Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez., ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 41 / 20. SEPTEMBER 2023

GP Singapur: Erste Red-Bull-Pleite

Sainz mit Meisterleistung

GTWC: Sprint Cup in Valencia

Siege für BMW und Mercedes

MotoGP: Test in Misano

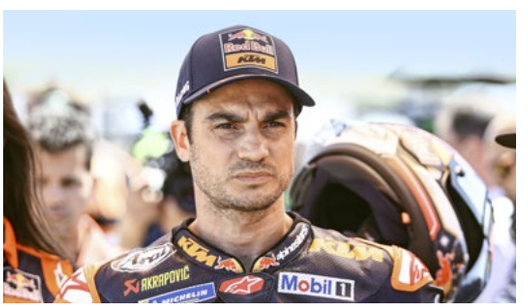
Erster Blick auf neue Motorräder

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 41

IMSA-Lauf in Indianapolis

Porsche-Festspiele in Quali und im Rennen



MotoGP: Pedrosa im Interview

So hilft er KTM bei der großen Ducati-Jagd

Motocross-WM: Maggiora

Spanier Prado krönt sich zum Champion

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Sainz erlöst Ferrari mit cleverem Singapur-Sieg **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Singapur **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Was die Konkurrenz von Red Bull abgeschaut hat **S. 10**
Formel 1 Weitere Hintergründe aus der Königsklasse **S. 12**
Formelsport Wie Palou zum zweiten IndyCar-Titel fuhr **S. 14**
Sportwagen Porsche-Doppel triumphiert bei der IMSA **S. 16**
Sportwagen Interview mit BMW-Werksfahrer Nick Yelloly **S. 18**
Sportwagen GTWC Valencia und weitere Nachrichten **S. 20**
Rallye Larkin-Interview, WM-News und ÖRM-Finale **S. 22**
Rallye-Historie Die Rallye Spa-Sofia-Lüttich von 1963 **S. 24**
DTM Der Status quo vor den letzten beiden Events **S. 27**
Tourenwagen NASCAR Bristol, Supercars und mehr **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit KTM-Testfahrer Dani Pedrosa **S. 30**
MotoGP Marini mit deutlicher Bestzeit beim Misano-Test **S. 32**
Motorrad-WM Die aktuellsten News und Vorschau Indien **S. 34**
Historie WM-Finale 1953 und 90. Geburtstag Lothar John **S. 36**
Endurance-WM SERT-Suzuki triumphiert beim Bol d'Or **S. 38**
Motocross-WM Jorge Prado holt sich in Italien den Titel **S. 40**
Bahnsport Martin Smolinski wird Langbahn-Weltmeister **S. 42**
Offroad Supermoto-WM und Speedway-WM aktuell **S. 43**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

RED BULL

10 Den Geheimnissen auf der Spur: Die Konkurrenz hat den Red Bull bis ins Detail studiert – und baut nach

MOTORSPORT IMAGES

32 Neue Bikes, altes Leid: Auch beim MotoGP-Test in Misano hängen über Yamaha und Honda dunkle Wolken

MOTORSPORT IMAGES

14 Großer IndyCar-Saisonrückblick: Was die Zahlen über Álex Palous meisterhaftes Jahr verraten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Red Bull ist endlich geschlagen. Schadenfreude ist hier aber fehl am Platz. Stattdessen müssen die Rekordleistungen gewürdigt werden.

Red Bull ist geschlagen. Nichts hat der Formel 1 mehr gutgetan als das Ergebnis des Grand Prix von Singapur. Das hat nichts mit Sympathien für bestimmte Teams zu tun. Red Bull hat jeden seiner 14 Siege davor verdient. Weil sie die Besten waren und es ziemlich sicher auch immer noch sind. Doch als Zuschauer zählen andere Kriterien. Da will man nicht immer schon vorher wissen, wer gewinnt.

Das war auch in der Saison 1988 nicht anders. Als McLaren in Monza über Jean-Louis Schlesser stolperte, da war die Erleichterung groß. Es war der eine Sieg, der McLaren vor 35 Jahren zum totalen Durchmarsch fehlte. Und wir haben ihn entsprechend gefeiert. Dass es damals auch Ferrari war, die einer Dominanz ein Ende setzten, ist eine schöne Wiederholung von Geschichte.

Es tut einem Sport gut, dass es noch Rekorde gibt, die aufgestellt werden müssen. Alle Rennen im Jahr zu gewinnen hat nun also auch im 74. Jahr der Formel 1 keiner geschafft. Obwohl wir so langsam schon nicht mehr daran geglaubt hatten. Zu überlegen waren Red Bull und dieser Max Verstappen, der fehlerlos wie eine Maschine fährt. Jetzt darf erst einmal über die Gründe des Ausrutschers gerätselt werden, und ich bin mir ziemlich sicher, dass es nur ein kleiner Ausrutscher war.

Suzuka wird die Wahrheit ans Licht bringen. War es das falsche Setup, die Simulation mit falschen Streckendaten, das Hin und Her zwischen zwei Unterböden, oder deckte Singapur vielleicht die einzige Schwäche dieses Autos auf?

Der RB19 mag keine Kurven mit kurzen Radien und Randsteinen auf der Ideallinie. Oder spielen doch die beiden Technischen Direktiven eine Rolle, die ab Singapur zum ersten Mal galten? Sie unterbinden, dass Heckflügel ab bestimmter Last um ihren Ankerpunkt nach hinten kippen und dass Fahrbahnstöße durch Dämmmaterial abgefedert werden, was die Schutzplanke vor zu großer Abnutzung schont und deshalb niedrigere Bodenfreiheiten erlaubt. Das ist das Wunschdenken der Konkurrenz. Ich sage nur: Abwarten bis Suzuka.

Wahrscheinlich wird dort der Red Bull wieder seine Qualitäten ausspielen und alle Gegner auf den Boden der Tatsachen bringen. Trotzdem: Ferrari, Mercedes und McLaren haben aufgeholt. Sie verstehen jetzt, was Red Bull schon 2021 verstanden hat. Und sie haben sich für die Zukunft mit Personal von Red Bull eingedeckt. Was die Konkurrenz genau herausgefunden hat, verraten wir Ihnen in unserem Technik-Feature auf Seite 10.

Das macht Hoffnung, dass die Rennen schon nächste Saison zu solchen Krachern werden wie der Singapur-Grand-Prix. Kaum spielte Red Bull mal nicht die erste Geige, gab es drei Siegkandidaten und eine Krimi-Entscheidung auf dem Zielstrich. Davon braucht die Formel 1 mehr im nächsten Jahr.

Michael Schmidt
Redakteur

42 Langbahn-WM in Mühldorf: Thriller im Finale, zweiter Titelgewinn für Smolinski

VELDHUIZEN

MSa-Paddock

SIEGER SCHON VOR DEM START

Ein Team aus sechs Schülern des Marie-Therese Gymnasiums in Erlangen hat den WM-Titel beim „F1 in Schools"-Wettbewerb 2023 gewonnen. Sie setzten sich im Weltfinale in Singapur gegen 67 internationale Teams durch. Als Belohnung durften die Sieger in der Startaufstellung etwas F1-Luft schnuppern und ein Erinnerungsfoto mit den MSa-Reportern Michael Schmidt und Tobias Grüner schießen.

NACHZÜGLER UND LÜCKENFÜLLER

Letzte Woche war die Paddock-Sektion von MSa ausverkauft, aber da diesmal Flaute herrscht, kommt das Fuji-Bild doch: Toyota-Pilot Kamui Kobayashi ist unter die Barista gegangen und machte für seine Kette Kamui Coffee Werbung in Fuji-Fahrerlager.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DRS-Zug stoppt M

Ferrari feiert den ersten Saisonsieg. Red Bull fährt nur hinterher. Und Mercedes verzockt sich im Rennen. Das verrückte Singapur-Wochenende bedarf einer Erklärung.

Von: **Tobias Grüner**

Warum ist die Red-Bull-Siegesserie gerissen?

Die Formel-1-Saison 2023 ist eine Saison voller Drehungen und Wendungen. Bis Singapur gab es nur eine Konstante: Egal ob Motorenstrafen, unpassende Safety Cars oder verrückte Wetterkapriolen – nichts konnte Red Bull aufhalten. Doch nun hat es auch das Weltmeisterteam erwischt.

Das Drama nahm schon am Freitag seinen Lauf. Beide Fahrer kämpften mit der Balance und fehlendem Grip. Der erste Verdacht galt dem Unterboden-Upgrade. In der Nacht zum Samstag wurde zurückgerüstet: „Am Unterboden lag es nicht, wie wir mittlerweile wissen. Den haben wir nur ausgebaut, um eine Fehlerquelle zu eliminieren“, erklärte Teamchef Christian Horner.

Im dritten Training ärgerte Verstappen noch ein Kupplungsproblem. Eine verkorkste Setup-Änderung vor dem Qualifying hatte ein zu tiefes Fahrwerk und einen aufsetzenden Unterboden beim Bremsen zur Folge. „Unsere Simulationen vor dem Wochenende haben zu falschen Schlussfolgerungen geführt“, gab Horner zu. Eine Rolle spielten dabei auch die unterschiedlichen Asphaltsorten. Bei der Kurskorrektur verzettelten sich die Techniker. „Das Auto ist komplett aus dem Arbeitsfenster gefallen.“

Im Rennen versuchte man mit einer Verzweiflungsstrategie, irgendwie in Podiumsnähe zu kommen. Beide Piloten wurden auf harten Reifen losgeschickt. „Wir hätten ein frühes oder ein spätes Safety Car gebraucht. Leider kam es zum falschesten Zeitpunkt“, bedauerte der Teamchef.

Immerhin stimmte die Pace. Obwohl nur kleine Änderungen unter Parc-fermé-Regeln erlaubt sind, brachten die Piloten die Reifen auf Temperatur. „Am Anfang des Rennens hat wohl das höhere Gewicht geholfen“, grübelte Helmut Marko. „Aber auch im letzten Stint mit Mediums hatten wir die schnellsten Autos im Feld.“ Gegen die Wunderheilung sprach die schnellste Rennrunde von Hamilton, die sieben Zehntel unter Verstappens Bestmarke lag.

Horner zog ein positives Fazit: „Wir haben die Probleme verstanden. Wenn wir noch einmal hier anreisen würden, sähe alles ganz anders aus.“ Einige Konkurrenten spekulierten, dass vielleicht die neue Technik-Direktive zu flexiblen Flügeln Red Bull ausgebremst hat. Doch Horner erstickte diesen Verdacht im Keim: „Wir mussten nichts ändern.“ Sollte es in Suzuka aber wieder schlecht laufen, werden sicher noch ein paar Nachfragen kommen.

Warum war Ferrari besser als erwartet?

Auf Strecken, die viel Abtrieb verlangen, konnte Ferrari zuletzt kaum glänzen. Nach dem starken Heimspiel in Monza reiste die Scuderia deshalb mit niedrigeren Erwartungen nach Singapur. Doch dann starteten Sainz und Leclerc einen Durchmarsch mit Bestzeiten in allen Sessions.

Der Schlüssel lag laut Teamchef Frédéric Vasseur in der Pleite von Zandvoort. „Da haben wir einen großen Schritt mit dem Setup gemacht. Der hat uns auch schon in Monza geholfen.“ Ferrari versteht endlich sein eigenes Auto. Die Einstellungen bringen mehr Rundenzeit als Upgrades. In Singapur half auch, dass es nur einen einzigen Kurventyp gibt. Die Ingenieure schafften es, das Auto perfekt darauf abzustimmen. Der SF-23 geht zudem gut über Kerbs und Bodenwellen.

Der richtige Härtetest wartet in Suzuka. „Wir müssen ruhig bleiben“, mahnt Vasseur. „Man wird mit zwei guten Rennen nicht Weltmeister. Es gibt keine Zauber-Lösungen, die plötzlich eine halbe Sekunde bringen.“ Auch Sieger Carlos Sainz hielt den Ball flach: „Wir werden auch wieder schlechte Wochenenden haben. Wir hatten Glück, dass wir hier stark waren, wo Red Bull mal Schwächen zeigte.“

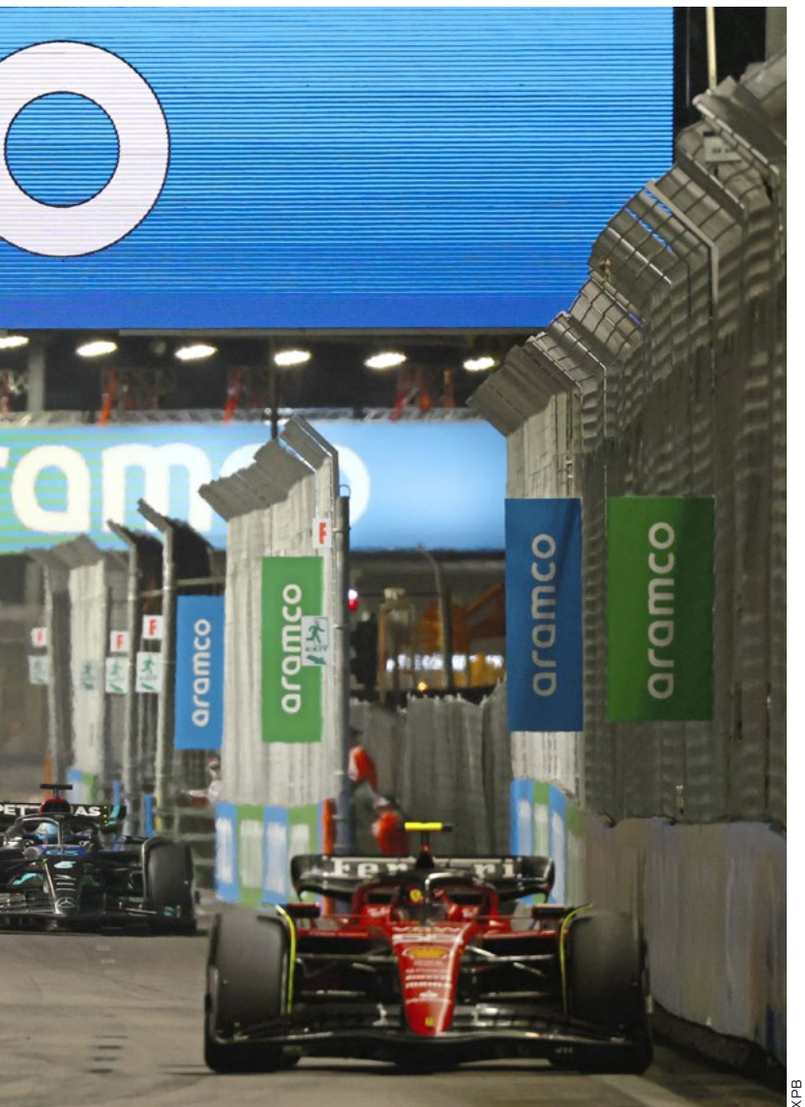
Mercedes spielte im Finale auf Sieg. Doch Sainz und Norris wehrten mit gutem Teamwork den Angriff von Russell und Hamilton ab

MOTORSPORT IMAGES

Die Rennleitung griff zweimal ein und sorgte damit für Extra-Würze. Als Logan Sargeant den Frontflügel verlor, wurde das Safety Car rausgeschickt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ercedes-Express



XPB

XPB

Eine zweite Chance zum zeitsparenden Boxenstopp ergab sich in der VSC-Phase, die vom Getriebedefekt bei Esteban Ocon ausgelöst wurde

War die Mercedes-Strategie richtig?

Gerne hätte auch Mercedes profitiert. George Russell durfte sich nach starken Freitags-Longruns und der zweitbesten Quali-Runde berechtigte Hoffnungen auf den Sieg machen. Nach zwei Renndritteln hing er dem führenden Sainz im Heck. Doch der Spanier verbummelte so geschickt das Tempo, dass keiner vorbeikam und sich im Feld keine Lücken für einen Boxenstopp bildeten.

Dann brachte Esteban Ocon mit seinem Getriebedefekt und der folgenden VSC-Phase Würze ins Spiel. Aus dem Spitzenpulk holte nur Mercedes seine beiden Autos rein. Russell fand sich plötzlich mit frischen Medium-Reifen aber 17 Sekunden Rückstand auf Rang 4 wieder. Mit Hamilton im Schlepptau startete der Mercedes-Express die große Schlussattacke. Sie brachte das Werksduo aber nur noch an Leclerc vorbei. Sainz und Norris bildeten clever einen DRS-Zug, den Russell nicht attackieren konnte. Zu allem Überfluss kostete den Briten ein Crash in der letzten Runde noch das Podium.

Toto Wolff kritisierte die Taktik nicht: „Wir haben voll auf Sieg gespielt. Ohne Stopp wären wir auf den Plätzen 2 und 4 ins Ziel gerollt. Wir sind Risiko gegangen. Das würde ich wieder so machen." Mercedes war so von der Taktik überzeugt, dass man auch nicht splitten wollte.

Was ging bei Fernando Alonso alles schief?

Aston Martin erlebte in Singapur das schlechteste Wochenende des Jahres. Die Probleme von Fernando Alonso begannen schon kurz nach dem Start, als die Verkleidung eines vorderen Querlenkers plötzlich auf Halbmast hing und die Aerodynamik störte. Als das Feld in der Safety-Car-Phase zum Reifenwechsel eilte, rutschte der Routinier auch noch kurz neben die Boxeneinfahrt. Dafür setzte es eine Fünf-Sekunden-Strafe.

Wie die Mercedes wollte Alonso die VSC-Phase zu einem zweiten Service nutzen. Doch dabei ging alles schief. „Es hat damit begonnen, dass die Mechaniker wegen der Strafe fünf Sekunden warten mussten. Dann hat irgendwas mit den Wagenhebern nicht gepasst", erklärte Krack. Die Schrauber mussten mehrmals ansetzen. Insgesamt parkte Alonso 25 Sekunden.

Nach starken Longruns am Freitag passte im Rennen zudem die Pace plötzlich nicht mehr. „Es hängt hier alles an den Reifentemperaturen. Vielleicht sind wir beim Setup einen Schritt zu hart gegangen", zuckte der Pilot mit den Schultern. Im letzten Stint legte der 42-Jährige mit gebrauchten Soft-Reifen noch einen Dreher auf den Asphalt. Die Quittung war der letzte Platz. „Heute ist alles schiefgegangen, was schiefgehen konnte."

Wie holte Magnussen den letzten WM-Punkt?

Kevin Magnussen setzte mit der sechstschnellsten Quali-Runde ein echtes Highlight. Doch im Rennen ging es wieder einmal früh rückwärts. Alonso und Ocon überrumpelten den Haas schon am Start. Auch Verstappen war nicht zu halten. Und als den Dänen in der 35. Runden ein Bremsproblem auf Rang 16 zurückwarf, schienen WM-Punkte in ganz weiter Ferne.

Die VSC-Phase bot den Strategen dann aber etwas Handlungsspielraum. Magnussen wurde auf Soft-Reifen gesetzt. Kaum einer glaubte, dass der weiche Gummi auf dem Haas bis zum Ende halten würde. Doch in den letzten fünf Runden schnappte sich der Routinier nacheinander Alex Albon, der von Pérez zur Seite gerempelt wurde, sowie Guanyu Zhou und Teamkollege Nico Hülkenberg. Als auf den letzten Metern auch noch Russell rausflog, hatte Magnussen plötzlich einen WM-Zähler in der Tasche.

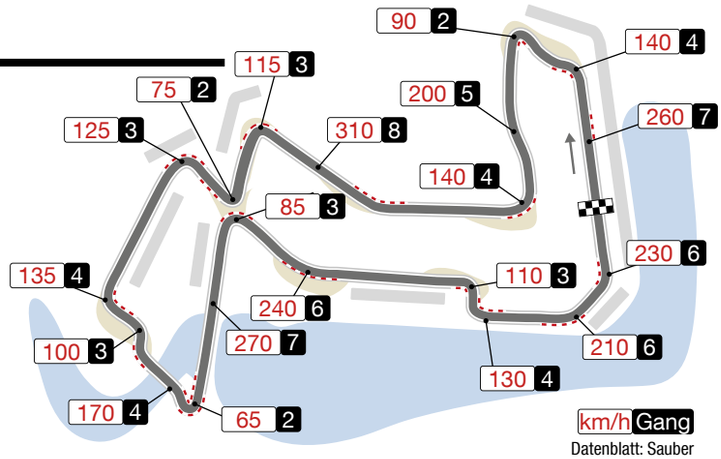
„Für mich hieß es eigentlich schon Game over", erklärte der Pilot nach dem Rennen. „Am Ende konnten wir mit viel Kampf und etwas Glück einen Punkt aus dem Hut zaubern." Hülkenberg war weniger begeistert. Als Magnussen zum letzten Stopp kam, lag der Rheinländer drei Plätze vor dem Schwesterauto. „Da haben wir eine Chance verpasst. Ich hätte mit einem Stopp noch weiter vorne landen können." ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP SINGAPUR: 15. VON 22 LÄUFEN, 17. SEPTEMBER 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,940 km**
Runden:	**62**
Distanz:	**306,143 km**
Zuschauer:	**80 000**
Wetter:	**30 Grad, bewölkt**
Topspeed Rennen:	**323,3 km/h (Ocon)**
Gangwechsel/Runde:	**64**
Volllastanteil:	**63 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**197 m**
Safety-Car-Phasen:	**1**
Führungswechsel:	**0**



Datenblatt: Sauber

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	12	374
2.	Pérez	2	223
3.	Hamilton		180
4.	Alonso		170
5.	Sainz	1	142
6.	Leclerc		123
7.	Russell		109
8.	Norris		97
9.	Stroll		47
10.	Gasly		45
11.	Piastri		42
12.	Ocon		36
13.	Albon		21
14.	Hülkenberg		9
15.	Bottas		6
16.	Zhou		4
17.	Tsunoda		3
18.	Magnussen		3
19.	Lawson		2
20.	Sargeant		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Sainz**	62/62[1)]	1:46.37,418 min = 172,274 km/h	1.37,666 min
2.	**Norris**	62	+ 0,812 s	1.38,046 min
3.	**Hamilton**	62	+ 1,269 s	1.35,867 min
4.	**Leclerc**	62	+ 21,177 s	1.38,275 min
5.	**Verstappen**	62	+ 21,441 s	1.36,575 min
6.	**Gasly**	62	+ 38,441 s	1.38,277 min
7.	**Piastri**	62	+ 41,479 s	1.38,492 min
8.	**Pérez**[2)]	62	+ 54,534 s	1.37,108 min
9.	**Lawson**	62	+ 1.05,918 min	1.39,028 min
10.	**Magnussen**	62	+ 1.12,116 min	1.38,107 min
11.	**Albon**	62	+ 1.13,417 min	1.37,342 min
12.	**Zhou**	62	+ 1.23,649 min	1.39,316 min
13.	**Hülkenberg**	62	+ 1.26,201 min	1.39,923 min
14.	**Sargeant**	62	+ 1.26,889 min	1.38,531 min
15.	**Alonso**	62	+ 1.27,603 min	1.36,456 min
16.	**Russell**	61	Unfall (P 3)	1.36,273 min
17.	**Bottas**	51	Motor (P 15)	1.38,075 min
18.	**Ocon**	42	Getriebe (P 6)	1.39,930 min
19.	**Tsunoda**	0	Unfall (P 15)	1.35,567 min

1) Runden in Führung, 2) +5 Sekunden Strafe Bestwerte in Rot

STARTAUFSTELLUNG

1	Carlos Sainz, E	55
2	George Russell, GB	63
3	Charles Leclerc, MC	16
4	Lando Norris, GB	4
5	Lewis Hamilton, GB	44
6	Kevin Magnussen, DK	20
7	Fernando Alonso, E	14
8	Esteban Ocon, F	31
9	Nico Hülkenberg, D	27
10	Liam Lawson, NZ	40
11	Max Verstappen, NL	1
12	Pierre Gasly, F	10
13	Sergio Pérez, MEX	11
14	Alexander Albon, THA	23
15	Yuki Tsunoda, JAP	22
16	Valtteri Bottas, FIN	77
17	Oscar Piastri, AUS	81
18	Logan Sargeant, USA	2
19	Guanyu Zhou, CHN[1)]	24

Startnummer
1) Start aus Boxengasse nach Einbau des fünften Motors und Verletzung der Parc-fermé-Regeln

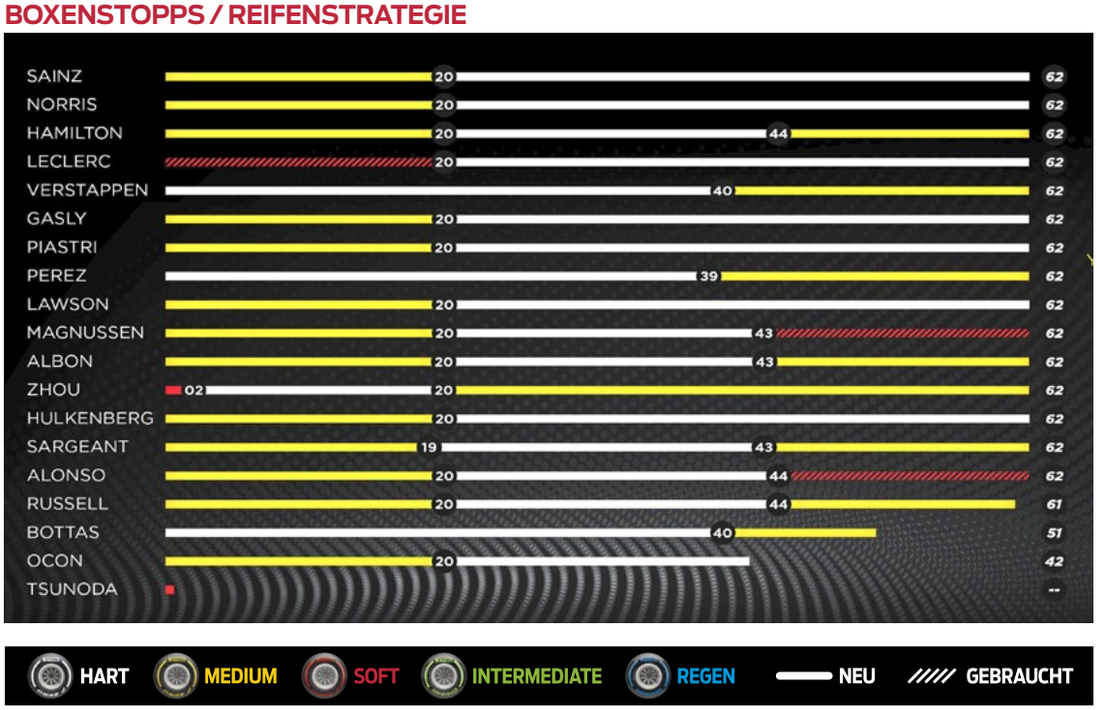
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	14	597
2.	Mercedes		289
3.	Ferrari	1	265
4.	Aston Martin		217
5.	McLaren		139
6.	Alpine		81
7.	Williams		21
8.	Haas		12
9.	Alfa Romeo		10
10.	Alpha Tauri		5

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	13 : 2
Hamilton – Russell	7 : 8
Leclerc – Sainz	8 : 7
Norris – Piastri	12 : 3
Gasly – Ocon	8 : 7
Lawson – Tsunoda	1 : 2
Alonso – Stroll	13 : 2
Albon – Sargeant	15 : 0
Bottas – Zhou	9 : 6
Hülkenberg – Magnussen	11 : 4

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.33,350 min	25
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,078 s	24
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,126 s	22
4.	Lando Norris	McLaren	+ 0,172 s	24
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,190 s	21
6.	George Russell	Mercedes	+ 0,345 s	25
7.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,375 s	22
8.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,624 s	28
9.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,692 s	25
10.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,716 s	24
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,218 s	25
12.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,289 s	23
13.	Alexander Albon	Williams	+ 1,307 s	19
14.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,452 s	25
15.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,537 s	23
16.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 1,544 s	27
17.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,635 s	22
18.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 2,106 s	25
19.	Oscar Piastri	McLaren	+ 2,124 s	22
20.	Logan Sargeant	Williams	+ 2,428 s	24

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.32,120 min	26
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,018 s	27
3.	George Russell	Mercedes	+ 0,235 s	25
4.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,358 s	25
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,465 s	23
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,591 s	23
7.	Sergio Pérez	Red Bull Racing	+ 0,692 s	23
8.	Max Verstappen	Red Bull Racing	+ 0,732 s	23
9.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,897 s	25
10.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,985 s	24
11.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,019 s	22
12.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 1,165 s	27
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,241 s	25
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,270 s	25
15.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,341 s	23
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,357 s	27
17.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,455 s	25
18.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,704 s	24
19.	Logan Sargeant	Williams	+ 2,207 s	28
20.	Alexander Albon	Williams	+ 3,438 s	5

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.32,065 min	23
2.	George Russell	Mercedes	+ 0,069 s	20
3.	Lando Norris	McLaren	+ 0,238 s	17
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,313 s	21
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,316 s	25
6.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,470 s	18
7.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,665 s	18
8.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,719 s	20
9.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,831 s	18
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,880 s	18
11.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,905 s	16
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,914 s	19
13.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,986 s	19
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,061 s	23
15.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,286 s	19
16.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 1,292 s	19
17.	Alexander Albon	Williams	+ 1,305 s	15
18.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,475 s	26
19.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,572 s	24
20.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,643 s	16

GP SINGAPUR, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Carlos Sainz	1.32,339	1.31,439	1.30,984
2.	George Russell	1.32,331	1.31,743	1.31,056
3.	Charles Leclerc	1.32,406	1.32,012	1.31,063
4.	Lando Norris	1.32,483	1.31,951	1.31,270
5.	Lewis Hamilton	1.32,651	1.32,019	1.31,485
6.	Kevin Magnussen	1.32,242	1.31,892	1.31,575
7.	Fernando Alonso	1.32,584	1.31,835	1.31,615
8.	Esteban Ocon	1.32,369	1.32,089	1.31,673
9.	Nico Hülkenberg	1.32,100	1.31,994	1.31,808
10.	Liam Lawson	1.32,215	1.32,166	1.32,268
11.	Max Verstappen	1.32,398	1.32,173	
12.	Pierre Gasly	1.32,452	1.32,274	
13.	Sergio Pérez	1.32,099	1.32,310	
14.	Alexander Albon	1.32,668	1.33.719	
15.	Yuki Tsunoda	1.31,991	keine Zeit	
16.	Valtteri Bottas	1.32,809		
17.	Oscar Piastri	1.32,902		
18.	Logan Sargeant	1.33,252		
19.	Guanyu Zhou	1.33,258		
20.	Lance Stroll	1.33,397		

STATISTIK DES WOCHENENDES

15

Die Red-Bull-Siegesserie ist nach 15 Rennen gerissen. Sie wird als neuer Rekord in den Büchern vermerkt. Auch die Podiumsserie von Max Verstappen hielt 15 Rennen lang. Hier können die Fans von Michael Schumacher aufatmen. Die Bestmarke des Kerpeners von 19 Podestplätzen in Folge (GP USA 2001 bis GP Japan 2002) ist nicht mehr gefährdet. Auf Strecken, die im Uhrzeigersinn gefahren werden, konnte Verstappen 17-mal in Folge gewinnen. In Singapur ging es gegen die Uhr. Suzuka wartet am Wochenende mit einem Achter-Layout.

Ende der Rekordjagd: Red Bull ist doch noch schlagbar

RENN-TICKER

START
Sainz verteidigt die Führung, Leclerc geht an Russell vorbei und sorgt für die Ferrari-Doppelspitze.

RUNDE 1
Tsunoda wird von Pérez an der Flanke getroffen. Mit völlig zerstörtem Unterboden rollt der Alpha Tauri in Kurve 14 aus.

RUNDE 19
Sargeant trifft in Kurve 8 die Mauer. Der Frontflügel hängt unter dem Auto. Während der Williams zur Box humpelt, verteilt er Carbonsplitter auf der Strecke. Safety Car.

RUNDE 20
Bis auf Bottas und die Red Bull nutzen alle Piloten die Neutralisation für einen zeitsparenden Reifenwechsel. Leclerc muss nach der Abfertigung auf den Verkehr in der Boxengasse warten. Russell und Norris ziehen vorbei.

RUNDE 22
Verstappen liegt beim Restart auf Rang 2, Pérez auf 4. Doch die harten Reifen kommen nach der Freigabe nicht auf Temperatur. Es geht für beide rückwärts.

RUNDE 39
Red Bull holt erst Pérez, dann Verstappen rein. Beide rutschen dadurch ins Hinterfeld.

RUNDE 42
Ocon rollt aus. Ein Getriebeproblem stoppt den Alpine. Die VSC-Phase nutzen Russell und Hamilton zum Stopp. Zu Spitzenreiter Sainz fehlen danach 17 Sekunden.

RUNDE 53
Der Mercedes-Express zieht an Leclerc vorbei.

RUNDE 58
In den Schlussrunden machen Russell und Hamilton Druck. Aber Sainz und Norris bilden einen DRS-Zug, der keine Angriffsfläche bietet.

RUNDE 62
Russell touchiert in Kurve 10 die Mauer und rutscht in die TecPro-Bande. Sainz kreuzt acht Zehntel vor Norris als Sieger den Zielstrich. Hamilton erbt den dritten Rang.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 9,47
Der Red Bull war flügellahm. Da kann auch Verstappen keine Wunder wirken. Im Rennen holte er das Maximum aus Startplatz 11. Wie so oft hat er zu viel gejammert.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 05/10 – Ø 6,93
Im Qualifying war Pérez nur zwei Zehntel langsamer als der Teamkapitän. Im Rennen wollte er zu viel. Seine Opferliste ist lang: Tsunoda, Albon und Lawson.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,53
Leclerc ist frustriert. Sainz läuft ihm gerade den Rang ab. Umso mehr probiert es der Monegasse mit der Brechstange. In Singapur musste er die Nummer zwei spielen.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 10/10 – Ø 7,80
Der Pole-Position folgte ein Start-Ziel-Sieg höchster Qualität. Man muss erst einmal die Nerven haben, das Tempo so zu kontrollieren und Norris im DRS-Fenster zu halten.

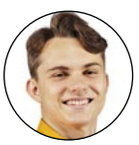
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 08/10 – Ø 7,80
Russell war der schnellste Mann auf der Strecke. Bis zur letzten Runde lag er auf Kurs zur Bestnote. Dann passierte ihm ein Fehler, der alles kaputtmachte.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,00
Hamilton war das ganze Wochenende langsamer als Russell. Bis zum Finale. Und da hat er den entscheidenden Fehler weniger gemacht. Das Podium war verdient.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 08/10 – Ø 6,73
Es war eine ganz starke Leistung, mit dem Alpine auf Startplatz 8 zu fahren. Klasse auch, wie Ocon Pérez und Alonso austrickste. Die Technik betrog ihn um WM-Punkte.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 07/10 – Ø 6,60
Gasly verlor das Quali-Duell gegen Ocon, führt jetzt aber mit 45:36 Punkten. Er wurde lange von den Haas-Piloten aufgehalten. Gegen Verstappen war er chancenlos.

Lando Norris – McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,73
Die Vorstellung von Norris war fast so stark wie die von Sainz. Aber nur fast. Er brauchte die DRS-Hilfe von Sainz, um Zweiter zu werden. Stark, wie er Russell abwehrte.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 08/10 – Ø 7,27
Piastri saß im alten Modell. Das war in Singapur acht Zehntel langsamer. Ohne Strolls Unfall wäre er im Q3 gelandet. Und von dort sicher noch weiter vorn als auf Platz 7.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 03/10 – Ø 5,53
Bottas sprach von einem Poker, als er mit den harten Reifen startete, und von Pech mit dem frühen Safety Car. Das hatte Red Bull auch. Der Finne war einfach nur langsam.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 5,53
Der 19. Startplatz war eine Enttäuschung. Im Rennen zeigte Zhou einen guten Speed. Trotz zweier Boxenstopps landete der Chinese auf dem zwölften Platz.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 04/10 – Ø 8,53
Da ist Red Bull mal schwach, und dann ist der Aston kein Siegerauto. Nach der Startrunde war Alonsos Auto beschädigt, die vielen Fehler dann ein Akt der Verzweiflung.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 05/10 – Ø 6,60
Am Freitag sah es nicht so schlecht aus. Stroll lag an der Grenze zu den Top 10. Dann beendete ein Riesen-Crash im Qualifying sein Wochenende. Ein Fahrfehler.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 08/10 – Ø 6,07
Magnussen war durchgehend schneller als Hülkenberg. Speziell in der Schikane. Ein unplanmäßiger Stopp warf ihn aus den Top 10. Doch er kämpfte sich wieder zurück.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,67
Auch Hülkenberg schaffte es ins Q3. Im Rennen haderte der Deutsche damit, dass man ihm nicht in der VSC-Phase frische Reifen gab. Das hätte für Punkte gereicht.

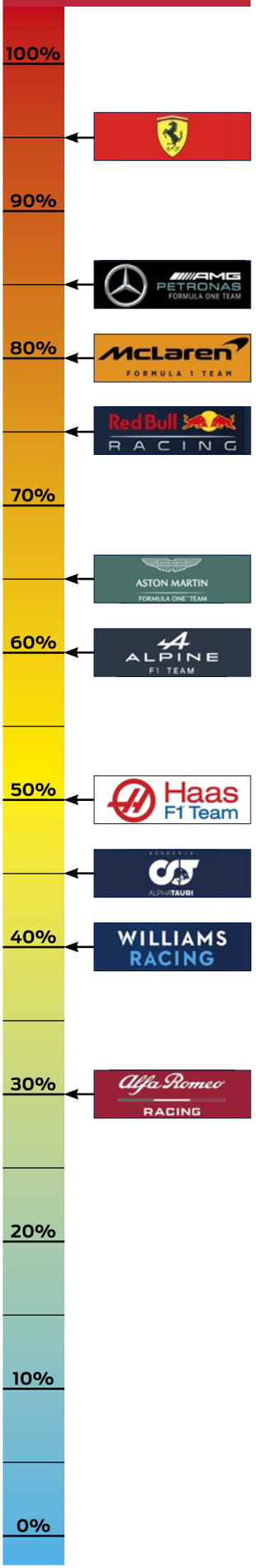
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 7,00
Tsunoda ist der Pechvogel vom Dienst. Im Q2 von Verstappen behindert, im Rennen von Pérez abgeschossen. Macht mit Monza fünf Rennkilometer in zwei Grands Prix.

Liam Lawson – Scuderia Alpha Tauri
Note: 09/10 – Ø 8,00
Im dritten Rennen schon die ersten Punkte. Und das auf einer extrem schwierigen Strecke. Ricciardo muss sich Sorgen machen. Dieser Lawson wird zur Option.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 09/10 – Ø 7,87
Singapur war keine Williams-Strecke. Trotzdem lag Albon auf Punktekurs. Ohne die Kollision mit Pérez wäre er Achter geworden. Dabei stand er zweimal an der Box.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 05/10 – Ø 5,00
Das Renntempo stimmte bis zur 19. Runde. Dann touchierte Sargeant in Kurve 8 die Mauer. Er hat das Talent, macht aber zu viele Fehler. Das erhöht den Druck auf ihn.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

MASSA UNERWÜNSCHT

Felipe Massa verstrickt sich immer tiefer in seinen Rechtsstreit um die Titelvergabe 2008. Seine Anwälte verlangen, dass der GP Singapur 2008 gestrichen wird, weil die FIA und Bernie Ecclestone von dem manipulierten Crash von Nelsinho Piquet wussten, der Fernando Alonso das Rennen gewinnen ließ, aber nichts unternahmen. Jetzt will Massa alle Beteiligten an dem Komplott zu einer Aussage vor Gericht zwingen. Das F1-Management hat reagiert und seinen Botschafter Massa zur unerwünschten Person erklärt.

RUSSELL BEIM RUGBY

Wie viele Engländer ist auch George Russell Rugby-Fan. Der Mercedes-Pilot war live beim Auftaktspiel der WM im Stade de France in Paris. Gastgeber Frankreich fertigte Top-Favorit Neuseeland mit 27:13 ab. Russell ärgert sich, dass er wegen der Asien-Tour der Formel 1 die nächsten Spiele alle im Fernseher anschauen muss: „Das Live-Erlebnis war schon speziell. Neben mir saß Rugby-Legende Richie McCaw. Es war interessant, seine Kommentare zum Spiel zu hören."

TSUNODAS RING-DEBÜT

Der GP Italien war für Yuki Tsunoda schon vor dem Startsignal beendet. Umso intensiver war die Zeit bis zur Abreise zum GP Singapur. Zuerst wurde der Japaner zur Premiere der Dokumentation „Whatever it takes" über Red Bulls Juniorteam seit 2006 geschickt. Kurz darauf musste er zum Nürburgring. Er

RED BULL

Tsunoda und Vettel in der Eifel

durfte den Honda NSX GT3 auf der Nordschleife fahren. Tsunoda kannte weder das Auto noch die Strecke: „So viele blinde Ecken und Kuppen. Du weißt nie, wo es hingeht. Wie muss das Gefühl erst gewesen sein, als die Formel 1 früher dort noch gefahren ist?"

DRS-ANTRAG ZU SPÄT

Am Donnerstag vor dem GP Singapur forderte die Mehrzahl der Fahrer eine vierte DRS-Zone auf dem Marina Bay Circuit, exakt dort, wo eine Gerade die vier Kurven ersetzt. Die FIA lehnte aus Sicherheitsgründen ab, nicht ohne vorher die Teams zu fragen. Die waren aber nicht einheitlich dafür. Die Fahrer klagten, dass sie nicht konsultiert wurden. Dazu ein Teamchef: „Wir haben sie im Juli per Mail informiert, dass es nur drei DRS-Zonen gibt. Warum wachen sie erst einen Tag vor dem Training auf? Die Mail hatten sie schon längst wieder vergessen."

VETTEL HILFT BIENEN

Während die Formel 1 noch in Singapur fuhr, hat sich Sebastian Vettel schon auf den Weg nach Japan gemacht. Der Heppenheimer wird an der Innenseite von Kurve 2 insgesamt elf Bienen-Hotels errichten – eins für jedes Team und eines für sich selbst. Der vierfache Weltmeister kreiert die 1,70 Meter hohen Holzbauten zusammen mit einem japanischen Tempelschreiner.

NEUE SCHUHE

Alex Albon hat eine eigene Merchandising-Kollektion herausgebracht. Highlight sind vom Piloten selbst designte Schuhe, die er in Singapur stolz der Öffentlichkeit vorstellte. Aston-Kollege Fernando Alonso bekam als einer der ersten Piloten ein Paar der beigen Sneaker und trug sie direkt im Fahrerlager.

ALEX ALBON

180 Euro kosten die Albon-Sneaker

KOMMENTAR

Das könnte ein Rekord für die Ewigkeit werden. Bis jetzt haben acht Teams ihre aktuelle Fahrerpaarung für 2024 bestätigt. Bei Alpha Tauri darf man davon ausgehen, dass sich die beiden Fahrer im nächsten Jahr aus dem Trio Daniel Ricciardo, Yuki Tsunoda und Liam Lawson rekrutieren. Und bei Williams hat Logan Sargeant keine schlechten Chancen, seinen Platz 2024 zu behalten. Damit würde es keinen einzigen Fahrerwechsel über den Winter geben. Und auch keinen Rookie. Aus Sicht der Vermarkter der Serie ein Schlag ins Gesicht. Wie soll man das verkaufen? Das ist wie die Bundesliga ohne Transfers. Vor dem GP Singapur bestätigte Alfa Sauber seine beiden Piloten. Für diesen Fall habe ich wenig Verständnis. Valtteri Bottas und Guanyu Zhou hatten zwei Jahre lang Zeit, sich zu beweisen. Doch meistens haben

WILHELM

Mick Schumacher bekommt keine Chance zum Formel-1-Comeback 2024

sie sich in ihrer Bedeutungslosigkeit neutralisiert. Ausnahmen gab es nur wenige. Mir fallen nur Bahrain und Monza bei Bottas ein und Barcelona bei Zhou. Das ist zu wenig. Zhou tut Bottas nicht weh und umgekehrt. Da ist kein Leben drin. Bottas dient wie Kimi Räikkönen seine Vertragszeit im Team ab, und Zhou ist einfach nicht der große Überflieger. Er ist 2023 seine zweite Saison gefahren. Da gibt es keine Ausreden mehr. Yuki Tsunoda hat eine größere Leistungssteigerung vom ersten aufs zweite Jahr gezeigt. Und der Alpha Tauri ist kein besseres Auto. Okay, man könnte jetzt sagen, dass sich auf dem Fahrermarkt im Moment keiner so richtig aufdrängt. Aber Mick Schumacher, Felipe Drugovich oder Sauber-Junior Théo Pourchaire sind sicher nicht schlechter als Zhou Vielleicht sind sie aber besser. Anstelle von Audi würde ich das gerne herausfinden. Jetzt fährt man noch zwei Jahre unter dem Radar und kann Dinge ausprobieren, ohne dafür in den Medien geschlachtet zu werden. 2026 ist es zu spät. Bei Zhou entschied offenbar auch die finanzielle Mitgift. Das aber sollte für Audi kein Argument sein. Mit Sparen wird man nicht Weltmeister. Das hat Mercedes 2012 gelernt. ■

Michael Schmidt
Redakteur

Hätte Alfa Sauber einen Fahrer tauschen sollen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das Red-Bull-Geheimnis

Der Red Bull RB19 ist trotz der Singapur-Pleite der Maßstab. Die Konkurrenz sucht nach dem Geheimnis des Wunderautos und glaubt, fündig geworden zu sein. Fast alle Teams bauen 2024 nach Red-Bull-Vorbild neue Chassis und Getriebegehäuse.

Von: **Michael Schmidt**

Am Anfang der Groundeffect-Ära gab es vier Konzepte. Red Bull, Mercedes, Ferrari und Aston Martin gingen bei der Interpretation des neuen Reglements ihren eigenen Weg. Die Unterschiede waren auch für Laien sichtbar, hauptsächlich in der Form der Seitenkästen. Red Bull mit rampenförmigen, Ferrari mit breiten und hohen, Aston Martin mit stark unterschnittenen und Mercedes mit extrem schlanken. Auch Frontflügel und Heckverkleidung zeigten starke Variationen.

Die Vielfalt verschwindet immer mehr. Zuerst gab Aston Martin seinen Undercut auf, dann Mercedes seinen minimalistischen Ansatz, und schließlich auch Ferrari die mächtigen Seitenteile mit der breiten kiemenbesetzten Mulde. Im nächsten Jahr könnten sich alle Autos ziemlich ähnlich sehen. Und Red Bull wird das Vorbild sein.

Es ist gar nicht so einfach, den Red Bull zu kopieren. Das haben besonders Mercedes und Ferrari gemerkt. Weil bei ihnen die Architektur nicht passt. Bei Mercedes liegt das Cockpit fünf Zentimeter näher an der Vorderachse als bei anderen Autos. Das hat mit der den Seitenkästen vorgelagerten seitlichen Crashstruktur zu tun. Ferrari hat den unteren Holm der seitlichen Knautschzone tiefer angebracht als andere, konnte das aber bei seinem Seitenkasten-Upgrade in Barcelona nicht ändern. Man erkennt die Struktur in einer Beule in den Seitenteilen. Die verhindert einen starken Unterschnitt unter den Kühleinlässen. Änderungen dieser Größenordnung sind aber erst in der nächsten Saison möglich. In diesem Jahr wäre es ein Rennen gegen die Zeit und den Budgetdeckel.

Red Bull als Vorbild

Die Gegner haben sich die Kehrtwende nicht leicht gemacht. Dafür müssen die Ingenieure erst einmal die Einsicht zeigen, mit ihrem Weg in eine Sackgasse gelaufen zu sein. Mercedes-Technikchef James Allison gibt mittlerweile zu: „Wir haben zu lange nach den falschen Dingen gesucht, um das Bouncing zu lösen." Der Erfolg von Red Bull ließ den Gegnern keine Wahl. Wer das Meisterteam schlagen will, muss einen ähnlichen Weg gehen oder etwas Besseres finden.

Der Red Bull RB19 ist in der Saison 2023 das Maß aller Dinge und auch eines der besten Formel-1-Autos aller Zeiten. Im Gegensatz zur Konkurrenz ist der RB19 auf allen Strecken, in allen Kurven und unter allen Bedingungen konkurrenzfähig. Red Bulls Meisterstück ist aerodynamisch effizient und stabil, von Kurveneingang bis Ausgang gut ausbalanciert, stark auf der Bremse und in der Traktion. Das Auto hat den größten DRS-Effekt, geht mit den Reifen schonender um als jedes andere und bringt sie trotzdem schnell in ihr Arbeitsfenster. Trotz minimaler Bodenfreiheit wirkt der Red Bull auf Bodenwellen komfortabler als die Konkurrenzprodukte. Es ist die perfekte Allzweckwaffe. Nur der GP Singapur fiel aus der Reihe.

Bei einer so eklatanten Überlegenheit liegt schnell der Verdacht nahe, dass ein großer Trick den Red Bull vom Rest des Feldes abhebt. Tatsächlich ist es eher das bessere Konzept mit vielen kleinen Tricks. Max Verstappen bestätigt: „Unser Auto ist einfach in allen Bereichen gut und hat kaum Schwächen." Früher war der Red Bull wenigstens noch auf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Unterboden-Bilder aus Monaco haben den Gegnern gezeigt, wie viel Platz Red Bull für den Diffusor schafft

MOTORSPORT IMAGES

Fotos haben der Konkurrenz gezeigt, wo Red Bull eigene Wege geht. Das Chassis ist länger, das Getriebe kürzer, und beide sind unten zugeschnitten.

den Geraden verwundbar, doch seit der Groundeffect-Ära hat sich das geändert. Die meisten Topspeed-Bestzeiten gehen an Red Bull. Die Konkurrenz vermutet, dass sich das Auto auf den Geraden ab einer bestimmten Geschwindigkeit absenkt und so für Strömungsabriss und höheren Topspeed sorgt.

Doch das allein erklärt genauso wenig die Überlegenheit wie den unerklärlich hohen Speedgewinn bei aktiviertem DRS. Es ist das Gesamtpaket, das Red Bull vom Rest abhebt. Mit dem Kopieren von Äußerlichkeiten sind Red Bulls Gegner bislang allerdings kaum näher gekommen.

Der Vorsprung des besten Autos im Feld beträgt nach Ansicht von Mercedes in der Regel immer noch zwischen drei bis sieben Zehntel. Es muss also noch etwas anderes in diesem Red Bull stecken, das ihn von allen anderen unterscheidet. Beim Studieren des Unterbodens und Vermessen des Autos anhand von Fotos ist den Verfolgern aufgefallen, dass das Wunderauto in seiner Architektur einer eigenen Philosophie folgt. Das Chassis ist länger, das Getriebe kürzer, und die Vorderräder sind in Relation zur Mittellinie der Vorderachse leicht nach vorn gepfeilt. Im hinteren Bereich verjüngt sich die Carbonröhre in zwei Stufen, um die Strömung neu anzufüttern.

Betrachtet man das Chassis von vorn, so fällt auf, dass es an der Unterseite schmaler ist als oben. Das Reglement schreibt nur das Volumen vor. Wie es erreicht wird, ist egal. Der Zuschnitt und die Verlängerung der Chassis-Röhre erlaubt es Red Bull, die Steuergeräte und einige der Kühler in Bodennähe weiter innen zu platzieren. Das wiederum ermöglicht einen stärkeren Undercut der Seitenverkleidung und damit eine bessere Strömung auf und unter der Bodenplatte. Speziell zu Beginn der Seitenkästen ist das wichtig. Kein Team platziert seine Kühleinlässe so weit oben wie der Red Bull, um die Verkleidung darunter möglichst früh einzuziehen. Dafür muss man aber erst die seitliche Crashstruktur richtig platzieren.

Um mit dem maximalen Radstand von 3600 Millimetern nicht in Konflikt zu kommen, muss beim Getriebe Länge gespart werden. Das Gehäuse der Kraftübertragung läuft auf der Unterseite ebenfalls schmal zu, und es ist im Vergleich zum Motor nach hinten angewinkelt, was im Diffusor mehr Expansionsfläche ermöglicht. Die Geometrie der Hinterachse ist so angepasst, dass die Luft, die von den Seitenkästen auf die Bodenplatte trifft, möglichst wenig gestört wird.

Mit diesen Eckpfeilern schafft Red Bull mehr Platz, um die Luft dorthin zu dirigieren, wo man sie haben will. Mercedes hat herausgefunden, dass Red Bull trotz der vom Reglement geforderten Anhebung der Unterbodenkanten um 15 Millimeter die generelle Bodenfreiheit um dieses Maß abgesenkt hat, während das eigene Auto im Schnitt um die 15 Millimeter höher über der Straße liegt als 2022. Das kostet Abtrieb.

Viele Teams werden 2024 dem Red-Bull-Weg folgen. Ferrari hat festgestellt, dass man mit seinem Konzept nicht mehr weiterkommt. Die Upgrades sind weitgehend wirkungslos verpufft. Technikchef Enrico Cardile hat bereits öffentlich bestätigt, dass man für nächstes Jahr ein neues Monocoque und neues Getriebe bauen wird. Satellit Haas wird sich dem anschließen. Mercedes, Williams, Alpine und Sauber wollen ebenfalls im nächsten Jahr mit einem neuen Chassis antreten. McLaren-Teamchef Andrea Stella formuliert es vorsichtig: „Nach zwei Jahren mit diesen Autos haben wir herausgefunden, dass es an einigen Stellen Grenzen gibt und noch mehr herauszuholen ist. Wir werden in den genannten Bereichen einige Modifikationen vornehmen."

Red Bull wird aber nicht stillstehen. Der Weltmeister weiß nach einem Jahr Erfahrung, wie der nächste Schritt aussehen muss. Man kann nur hoffen, dass der Spielraum kleiner wird. ■

WILHELM

Die Beule im Shell-Logo zeigt, wo die Crashstruktur des Ferrari liegt

WILHELM

Bei Mercedes liegt das Cockpit fünf Zentimeter zu nah an der Vorderachse

WILHELM

McLaren hat große Schritte gemacht. Zu Red Bull reicht es aber noch nicht

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Sauber bestätigt Fahrer

Sauber verliert 2024 seinen Namensgeber Alfa Romeo, behält aber seine Fahrer. Valtteri Bottas dient sein drittes Vertragsjahr ab, und Guanyu Zhou darf noch eine Saison länger bleiben.

Von: **Michael Schmidt**

Für Sauber geht es 2024 in eine neue Ära. Namensgeber Alfa Romeo verschwindet, Audi ist noch nicht richtig da. Im nächsten Jahr erhöht sich der Anteil der Ingolstädter am Schweizer Rennstall auf 50 Prozent. Eigentlich wäre das für Audi eine Zeit der Experimente, bis man 2026 offiziell in die Formel 1 einsteigt. Doch bei den Fahrern bleibt in Hinwil alles beim Alten. Obwohl weder Valtteri Bottas noch Guanyu Zhou Bäume ausgerissen haben.

Bottas schützt ein Dreijahresvertrag. Für das zweite Cockpit gab es mehrere Alternativen. Mick Schumacher ist schon früh aus der Verlosung gefallen, obwohl er Audi sicher mehr Medieninteresse gebracht hätte als Zhou. Sauber-Junior Théo Pourchaire ist zwar auf dem Weg zum Formel-2-Titel, doch die Leistungen des Franzosen sind zu schwankend. Felipe Drugovich bewarb sich mit Testerfahrung bei Aston Martin und fünf bis zehn Millionen Dollar von einer brasilianischen Bank. Offenbar hat Zhou mehr geboten. Und China ist für Sauber der wichtigere Markt. ■

XPB

Bei Sauber gibt es personell keine Experimente. Zhou und Bottas bleiben

Formel 1

Präzendenzfall Massa?

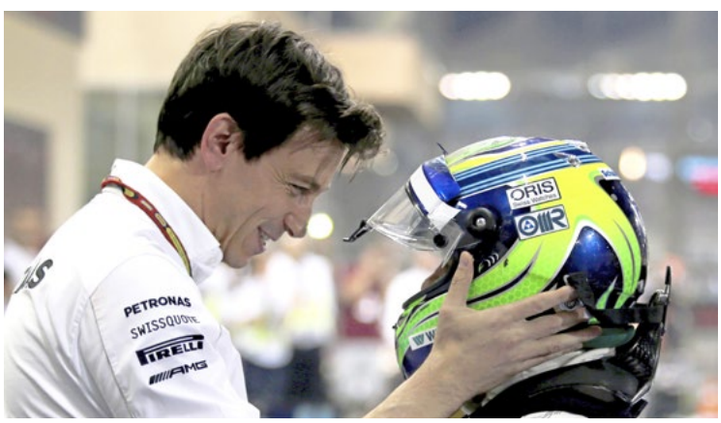
Die Teams verfolgen die Bemühungen von Felipe Massa ganz genau, sich den WM-Titel von 2008 am Grünen Tisch zu holen. Schafft der Brasilianer einen Präzedenzfall?

Von: **Tobias Grüner**

Die Anwälte von Felipe Massa hatten in den letzten Wochen jede Menge Arbeit. Mitte August schickten sie Briefe an F1-Boss Stefano Domenicali und FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem. Doch einen Monat später gibt es immer noch keine zufriedenstellende Antwort.

Eine Klage vor dem Londoner High Court scheint unausweichlich. Das Massa-Camp bereitet den Prozess schon vor. Personen und Teams, die damals direkt beteiligt waren, wurden bereits kontaktiert. Weil das Erinnerungsvermögen von Kronzeuge Bernie Ecclestone lückenhaft ist, scheinen die Chancen auf einen Erfolg dünn. Die Annullierung eines Rennens wegen einer Manipulation hat es zudem noch nie gegeben.

Sollte Massa doch Erfolg haben, könnte das ein Türöffner für weitere Verfahren sein. Vor allem bei Mercedes blickt man mit Interesse auf den Prozess: „Die Frage lautet, ob es überhaupt ein Fall für ein Zivilgericht ist. Wir verfolgen das Ganze neugierig von der Seitenlinie“, so Toto Wolff. Das Ganze könnte als Präzedenzfall in eigener Sache dienen. Hamilton war nach Mercedes-Ansicht unfair um den Titel 2021 in Abu Dhabi gebracht worden, weil die FIA die eigenen Regeln nicht eingehalten hatte. „Die FIA hatte damals ein eindeutiges Statement abgegeben“, so Wolff. Bei Red Bull bleibt man gelassen. Jurist Helmut Marko: „Die beiden Fälle sind komplett unterschiedlich. Einmal wurde bewusst betrogen, einmal fällte der Rennleiter eine Entscheidung, die in seinem Kompetenzrahmen lag.“ ■



XPB

Toto Wolff glaubt, dass der Massa-Fall Mercedes vielleicht helfen kann

NACHRICHTEN

PIRELLI ÄNDERT TEST

Ursprünglich wollte Pirelli im ersten freien Training in Suzuka und Mexiko eine weitere Evolution des Reifens testen, der ohne Heizdecken funktionieren soll. Dieser Test wurde kurzfristig abgeblasen, weil das Projekt auf 2025 verschoben wurde. Stattdessen bringt Pirelli pro Fahrer je zwei Garnituren der 2024er C2-Mischung (Suzuka) und C4-Mischung (Mexiko) mit.

TSUNODA UND RICCIARDO

Alpha Tauri wird 2024 mit Yuki Tsunoda und Daniel Ricciardo antreten. Tsunoda soll schon in Suzuka bestätigt werden. Bei Ricciardo wird es dauern, bis der Australier wieder einsatzfähig ist. „Frühestens in Doha“, verrät Sportchef Helmut Marko. Liam Lawson soll am Mexiko-Wochenende den Super-Formula-Titel gewinnen und 2024 Reservist für beide Red-Bull-Teams werden.

SECHS SPRINTS 2024

Es bleibt bei sechs Sprint-Veranstaltungen im nächsten Jahr. Doch die Orte können sich ändern. Österreich, Brasilien und Katar werden den Sprint wohl behalten. In der Verlosung sind neben Baku, Austin und Spa auch noch Miami, Jeddah und Melbourne.

STROLL SETZT AUS

Nach einem heftigen Crash im Qualifying musste Lance Stroll das Rennen in Singapur auslassen. Der Aston-Pilot war am Ende des Q1 in der Zielkurve abgeflogen. Die Sensoren zeichneten dabei eine negative Beschleunigung von 29 g auf. Als der Pilot Sonntagfrüh über Beschwerden klagte, entschieden die Verantwortlichen, den Start abzusagen. In Suzuka soll Stroll aber wieder dabei sein.

ZEITPLAN GP JAPAN

Training 1: Fr. 4.30 Uhr
Training 2: Fr. 8.00 Uhr
Training 3: Sa. 4.30 Uhr
Qualifikation: Sa. 8.00 Uhr
Rennen: So. 7.00 Uhr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell*** frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 6651**

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schlagkräftig zum zweiten Astor-Cup-Kuss: Álex Palou dominierte die IndyCar-Saison 2023

Das Palou-Prinzip

Nach einer wechselhaften Saison 2022 kehrte Álex Palou in diesem Jahr auf dem Zenit seiner Leistungsfähigkeit zurück. Der Chip-Ganassi-Fahrer verfeinerte sein Titelrezept der Saison 2021 und beendete eine 16 Jahre andauernde Serie spannender IndyCar-Schlussspurte.

Von: **Philipp Körner**

Dominanz ist ein extrem rares Phänomen in der IndyCar. Seit dem Zusammenschluss der IRL und der Champ Car im Jahr 2008 wurden die Titel bis zu dieser Saison ausnahmslos am finalen Rennwochenende vergeben. Der letzte vorzeitige Triumph in einer US-Open-Wheel-Topserie ging 2007 an Sébastien Bourdais, der damals schon in Surfers Paradise Champ-Car-Meister wurde.

In der heutigen IndyCar-Iteration lagen zwischen den Aspiranten häufig nur wenige Zähler in der Endabrechnung. Scott Dixon und Juan Pablo Montoya waren 2015 sogar punktgleich – wodurch ausgerechnet der Finalsieg in Sonoma Dixon krönte. Zur Wahrheit gehört allerdings auch das zählerreiche Punktesystem mit teils doppelten Ausschüttungen beim Indy 500 und bei anderen Rennen wie dem Finale. Für die Saison 2023 entschied sich das Serienmanagement dazu, dass jeder Lauf gleich viel wert ist. Und hier kommt Álex Palous größte Stärke ins Spiel.

König der Konstanz

Der Spanier bog insgesamt fünf Mal in die Victory Lane ab, wodurch er seine Karriere-Statistik auf neun anhob. Sein bester Verfolger und Teamkollege Scott Dixon stemmte drei Gewinnerpokale in die Luft. Für seinen ersten Jahreserfolg musste der Kiwi jedoch bis zum viertletzten Lauf warten. Der sechsfache Champion konnte somit in 19 aufeinanderfolgenden Saisons mindestens einen Sieg holen. Die zweitmeisten Triumphe verbuchte der diesjährige Indy-500-Gewinner Josef Newgarden (Team Penske). Der 32-Jährige aus Tennessee gewann vier von fünf Oval-Rennen und wäre damit locker der Meister einer ausschließlichen „Linkskurven-IndyCar“ geworden.

656
Punkte

7
Sieger

Mit fünf unterschiedlichen Siegern zu Beginn deutete sich anfangs noch ein intensiver Titelkampf an. So unterstrich Marcus Ericsson (Chip Ganassi Racing) mit dem Auftaktsieg in St. Petersburg seine Ambitionen. Das nächstjährige Andretti-Ass führte daraufhin bis zum ersten Indy-GP die Meisterschaft an. Trotz eines starken zweiten Platzes beim Indy 500 verlor er den Anschluss und fiel final auf den sechsten Rang zurück. Genau das Gegenteil bei Álex Palou: Nach einem souveränen Saisonstart startete er spätestens mit dem Sieg bei der Indy-500-Generalprobe voll durch. Die dort übernommene Führung geriet auch wegen drei Siegen in Folge (Detroit, Road America und Mid-Ohio) nie in Gefahr. Im Schnitt beendete Palou die 17 Saisonrennen auf Rang 3,71. Im Vergleich mit seinem durchschnittlichen Startplatz 6 sprang der Spanier so 2,29 Plätze pro Lauf nach vorne. Scott Dixon machte – auch dank seiner Spritspar-Zauberei – sogar 3,3 Ränge gut (5,35 zu 8,65).

Knapp verpasste Perfektion

Wie massiv Palous 656 Punkte sind, wird beim Blick auf die 678 Zähler von Scott Dixon in der Saison 2018 deutlich. Damals gab es sowohl für das Indy 500 als auch für das Finale in Sonoma doppelte Punkte. Dixon lief bei den ebenfalls 17 Läufen im Schnitt

27
Autos

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

auf Rang 4,24 ein, sein „schlechtestes“ Resultat war P12 in Iowa. Palou beendete 2023 alle Rennen in den Top 8. Nur zwei Umläufe fehlten ihm auf den Saison-Gesamtwert. Die „verlorenen Führungsrunden“ beim ersten Iowa-Lauf und in Madison ergeben eine Quote von 99,91 Prozent. Um dieselbe Anzahl scheiterte auch Scott McLaughlin an den 100 Prozent. Mit etwas Glück im Saisonendspurt wurde er noch Dritter und bester Penske-Pilot.

19.
Triumph

Beide tauchen auch in der extrem ausgeglichenen Pole-Liste auf. Acht Fahrer fuhren 2023 jeweils zwei Mal den besten Startplatz heraus (chronologisch): Romain Grosjean, Felix Rosenqvist, Christian Lundgaard, Álex Palou, Colton Herta, Will Power, Scott McLaughlin und Graham Rahal. Der einmalige Pole-Sitter – und 2023 zweifache Stadtkurs-Sieger – Kyle Kirkwood macht das erneut hadernde Andretti Autosport damit immerhin zum erfolgreichsten Qualifying-Team. Penske-Pilot Will Power konnte derweil seinen IndyCar-Pole-Rekord auf 70 hochschrauben.

Die große Erlösung

Eine andere Art von Pole-Rekord stellte Álex Palou beim Indy 500 auf. Mit einem historischen Vier-Runden-Schnitt von 234,217 mph (2.33,7037 Minuten) ist er der schnellste Erste der bislang 107 Ausgaben umfassenden Historie. Zusammen mit den weiteren 32 qualifizierten Piloten setzte er obendrauf einen neuen Bestwert für das Feld. Den vorherigen Schnitt (2022: 231,023 mph) überbot man in Form von 232,184 mph locker. Ausgerechnet eines der 27 Vollzeit-Autos scheiterte an der Quali-Hürde.

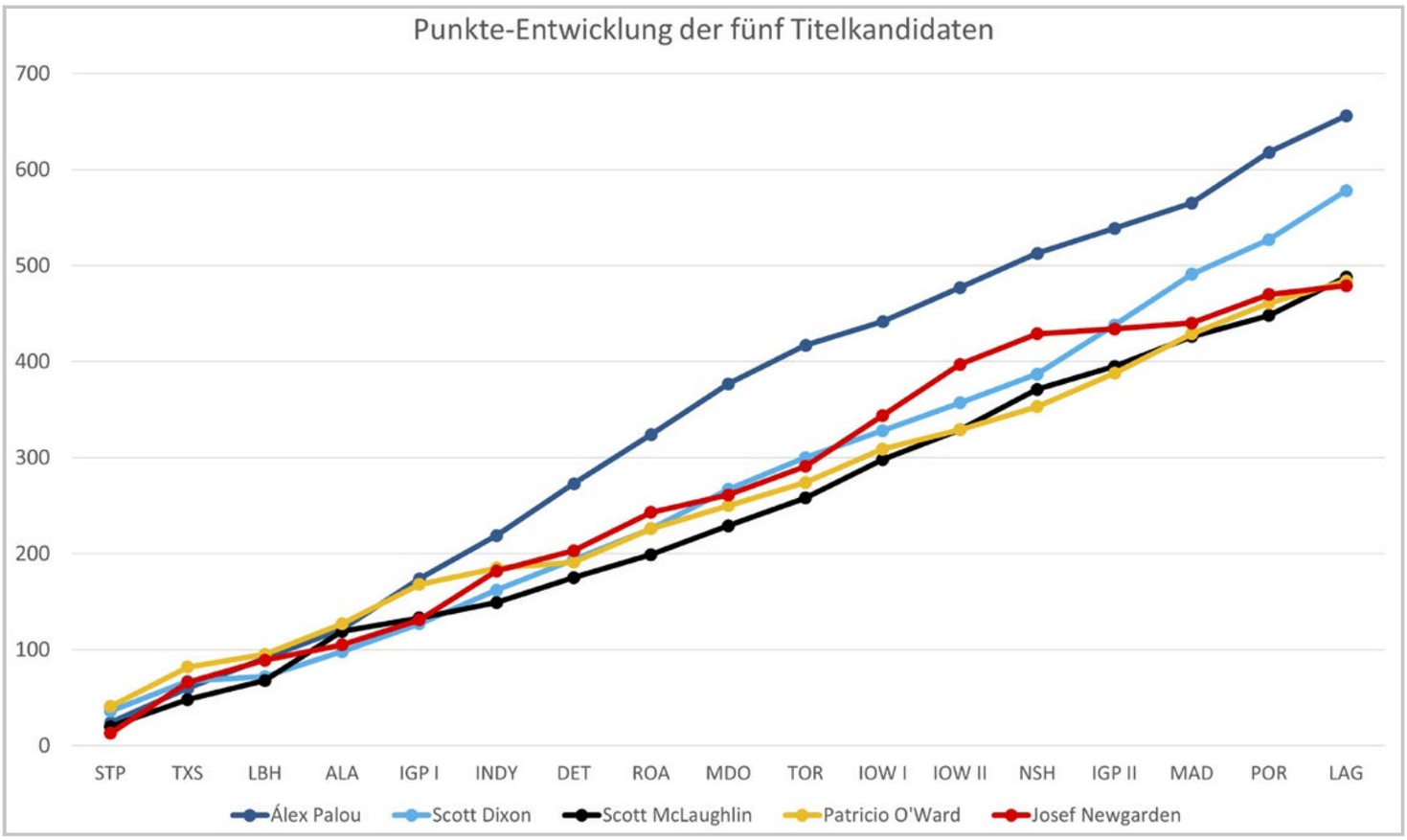
Josef Newgarden startete von Platz 17, aber kämpfte sich eindrucksvoll nach vorne. Mit gerade einmal fünf Führungsrunden lag er bei 2,5 Prozent des Klassikers an der Spitze – der drittniedrigste Wert. Wie Tony Kanaan brauchte er zwölf Anläufe bis zum Sieg. Nur Sam Hanks (1957) musste ein Rennen geduldiger sein. Newgarden schenkte Roger Penske den ersten 500-Triumph als Speedway-Besitzer. Insgesamt hat der Captain nun 19. ■

INDYCAR

Auch abseits des Indy 500 war Josef Newgarden der beste Oval-Racer

INDYCAR

Spritspar-Künstler Scott Dixon machte im Schnitt 3,3 Plätze im Rennen gut



Ab dem ersten Grand Prix von Indianapolis lag Álex Palou in der Tabellenführung. Während er dem Titel entgegenmarschierte, ging es im Kampf um P3 eng zu

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA

Porsche feierte beim IMSA-Lauf auf dem Brickyard den ersten GTP-Doppelsieg der Saison 2023

Porsche Perfekt

Wenn es ein Heimspiel für das Porsche-Penske-Team in der IMSA-Serie gibt, so ist das sicher das neue 2.40 Stunden lange Rennen auf dem Indianapolis Motor Speedway – denn der gehört Teamchef Roger Penske. Team und Fahrer lieferten ab: Doppelsieg nach Doppel-Pole für Porsche auf dem Brickyard!

Von: **A. Cotton, M. Schurig**

Roger Penske dürfte in Indianapolis seine helle Freude gehabt haben: Porsche nahm beim Indy-Debüt der IMSA-Serie mit seinen beiden GTP-963 das auf 2.40 Stunden angesetzte Rennen aus der ersten Startreihe in Angriff, im Ziel lagen abermals die beiden 963 in Führung, nur in umgedrehter Reihenfolge: Nick Tandy und Mathieu Jaminet (#6) kreuzten die Ziellinie mit einem Vorsprung von 17 Sekunden auf das Schwesterauto von Felipe Nasr und Matt Campbell (#7). Die Gegner hatten keine Karten bei den Porsche-Festspielen – und wenn doch, dann nur wegen einer Safety-Car-Phase, als eine ungewöhnliche Entscheidung der Rennleitung die Reihenfolge zuungunsten von Porsche veränderte.

Doch der Reihe nach: Pole-Sitter Matt Campbell verlor seine Führung bereits in der ersten Kurve, weil die Vorderräder am 963 blockierten – wieder einmal, ist man geneigt zu sagen. Seit Beginn der Entwicklung kämpft das Porsche-Team mit Bremsproblemen und verliert deshalb regelmäßig Positionen am Start. Mathieu Jaminet übernahm so die Führung vor Campbell, dahinter reihten sich der Cadillac von Action Express (Alex Sims, Luís Felipe Derani #31) und der BMW M Hybrid V8 (#25) von Connor de Phillippi und Nick Yelloly ein.

Viererbande an der Spitze

Diese Vierer-Formation an der Spitze sollte dem Rennen den Stempel aufdrücken, die Verfolgermeute war schnell abgeschüttelt: Die beiden Acura blieben blass, der zweite Cadillac des Chip Ganassi Racing Teams (#01: Renger van der Zande und Sébastien Bourdais) versenkte seine Podestchancen gleich beim Start, als Bourdais nach leichtem Feindkontakt mit dem Meyer-Shank-Acura von Tom Blomqvist einen Dreher einstreute, der ihn bis ans Ende des Starterfeldes zurückwarf.

> „Für uns ist es etwas ganz Besonderes, beim Heimspiel von Streckenbesitzer Roger Penske in Indianapolis einen lupenreinen Doppelsieg einzufahren."
>
> Porsche-Projektleiter Kuratle

Der größte Aufreger, der die Viererbande an der Spitze aufschreckte, fand in der zweiten Gelbphase statt, die nach knapp 45 Minuten wegen eines kreiselnden LMP2-Autos ausgerufen werden musste: Die beiden führenden Porsche kamen an die Box und reihten sich hinter dem Safety Car wieder ein. Beim Wave-by nach den Boxenstopps kam es zu einem kuriosen Missverständnis: Der drittplatzierte Caddy von Action Express (#31) übernahm die Führung, nachdem das Porsche-Team angeblich mit beiden Autos einen Fehler bei der Wave-by-Prozedur gemacht und zu lange gewartet haben soll, was dem Caddy für 27 Runden die Führung auf der Rennstrecke bescherte.

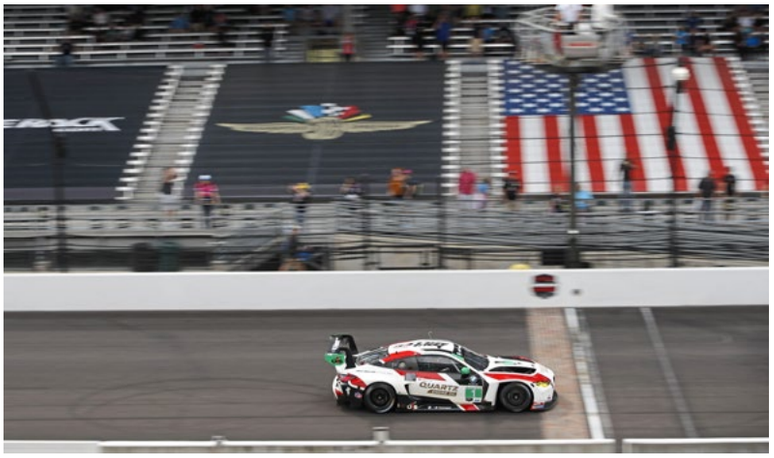
Nasr, der von Campbell den GTP-Porsche mit der Nummer 6 beim Boxenstopp übernommen hatte und direkt hinter Derani lag, nahm sofort die Verfolgung auf. Aber es dauerte eine halbe Stunde, bevor der eine Brasilianer (Nasr) den anderen (Derani) endlich passieren konnte: Derani hatte sich beim Anbremsen von Turn 1 exakt 63 Minuten vor Rennende leicht verbremst, woraufhin Nasr (#7) und der dichtauf folgende Teamkollege Nick Tandy (#6) durchschlüpfen und die alte Hackordnung wieder herstellen konnten.

Die finale Team-Reihenfolge bei Porsche sollte sich jedoch abermals verändern: Beim allerletzten Boxenstopp unterlief Felipe Nasr ein Fehler in der Outlap, was zu einem kurzen Ausrutscher durch die Wiese führte. Nick Tandy ließ sich nicht zwei-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA

Zur Freude des Chefs: Indy- und Teamboss Roger Penske war glücklich



IMSA

Vorzeitiger GTD-Titelgewinn für das BMW-Duo Bryan Sellers/Madison Snow

mal bitten, übernahm die Führung und machte sich in der Schlussphase so schnell wie möglich aus dem Staub. Bis ins Ziel hatte er Nasr, der laut eigener Aussage zu diesem Zeitpunkt mit stumpfen Waffen kämpfte, 17 Sekunden abgenommen.

Mit dem ersten Doppelsieg in der GTP-Klasse zoomte sich Porsche auch wieder mitten in den Meisterschaftskampf: Jaminet und Tandy liegen jetzt mit nur fünf Punkten Rückstand auf Platz 3 in der Meisterschaft, hinter dem führenden Action-Express-Caddy (#31) und dem zweitplatzierten Acura von Wayne Taylor Racing (#10 Filipe Albuquerque und Ricky Taylor). In der Herstellerwertung hat Porsche vor dem Finale in Atlanta jetzt sogar die Führung übernommen.

Entsprechend zufrieden war Urs Kuratle, 963-Projektleiter bei Porsche: „Die Plätze 1 und 2 sind das beste Resultat, das vorstellbar ist – und einen solchen Erfolg in Indianapolis beim Heimrennen von Roger Penske gemeinsam mit ihm an der Box feiern zu dürfen, ist natürlich etwas ganz Besonderes. Das Rennen lief nahezu perfekt für uns, wir sind nur in der Safety-Car-Phase kurz zurückgefallen, haben dies aber auf der Strecke wieder korrigieren können."

GTP: Rückschlag für Acura

Während das Cadillac-Team Chip Ganassi Racing nach dem Startunfall von Bourdais einen Notstopp absolvieren musste und deshalb eine Durchfahrtsstrafe kassierte, konnte nur der Action-Express-Cadillac mit Platz 4 gute Punkte für die Meisterschaft mitnehmen.

Ein komplettes Desaster erlebten die beiden Acura-Teams: Die Startplätze 3 (#60 MSR) und 5 für Wayne Taylor Racing (#10) waren noch okay, doch das Meyer-Shank-Team kämpfte nach dem Feindkontakt beim Start mit einem beschädigten Frontsplitter und kam nur auf P6 ins Ziel. Den bisherigen Tabellenführern, Albuquerque und Taylor (#10), erging es mit Platz 5 nicht viel besser: „Wir hatten gleich beim Start Plätze verloren und waren de facto Letzter in der GTP-Klasse", sagte Ricky Taylor.

Beim ersten Stopp spekulierte WTR auf eine Gelbphase, die aber nicht kam. „Das war heute definitiv nicht unser Tag", sagte Filipe Albuquerque, „aber die gute Nachricht ist: Wir stecken mitten im Titelkampf und sind voll motiviert für das Finale in Atlanta." Die BOP in der Topklasse spielte übrigens keine Rolle: Die Anpassungen für das Rennen auf dem Brickyard waren marginal.

Das BMW-Topduo De Phillippi und Yelloly verteidigte mit Platz 3 in Indianapolis den vierten Platz in der Meisterschaftswertung, während das Schwesterauto (Augusto Farfus und Philipp Eng #24) abermals Pech hatte: Ein Problem mit der Gasbetätigung sorgte für den Rückfall auf Platz 40.

GT: BMW und AMG jubeln

Dafür hatte BMW in der GTD-Klasse für gemischte Pro-Am-Besatzungen Grund zum Feiern und Jubeln: Nach mittlerweile fünf Saisonsiegen und dem dritten Klassenrang in Indianapolis sicherten sich die Paul-Miller-Racing-Piloten Madison Snow und Bryan Sellers vorzeitig den Titelgewinn. „Es ist natürlich super, dass wir hier den Titel unter Dach und Fach bringen konnten, denn das Petit-Le-Mans-Finale ist ein sehr langes Autorennen – da weiß man nie, was passiert. Jetzt können wir das Finale in Atlanta wirklich genießen", so Bryan Sellers nach dem Titelgewinn. Paul Miller Racing gewann übrigens nicht nur den GTD-Titel, sondern auch die GTD-Sprintwertung.

Der andere große GT-Gewinner in Indianapolis hieß fraglos Mercedes-AMG: Am Samstag hatte bereits das Winward Racing Team das vierstündige Michelin-Pilot-Challenge-Rennen mit dem GT4-Flitzer abgeräumt, am Sonntag doppelte das GT-Team mit dem GTD-Klassensieg für das Duo Russell Ward und Philip Ellis (#57) nach. Noch besser: Auch in der GTD-Pro-Kategorie konnte ein Mercedes-Team den Sieg verbuchen. Das deutsche Team Proton Competition holte mit den Piloten Jules Gounon und Daniel Juncadella (#79) einen weiteren Klassensieg. Und nur hier gab es eine schlechte Nachricht für Porsche: Das Duo Pilet/Bachler verlor mit Platz 4 in der GTD-Pro alle Chancen auf den Titel. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ZEHNTER SAISONLAUF IN INDIANAPOLIS (INDIANA, USA)

Länge der Strecke: 3,925 km; **Renndistanz:** 113 Runden = 443,525 Kilometer; **Pole-Positions: GTP:** Matt Campbell, Porsche Penske 963 (#7), 1.13,672 min; **GTD-Pro:** Klaus Bachler, Pfaff Motorsports Porsche 911 GT3 R (#9), 1.23,140 min; **GTD:** Madison Snow, Paul Miller Racing BMW M4 GT3 (#1), 1.23,075 min; **Schnellste Rennrunden: GTP:** Matt Campbell Porsche (#7), 1.15,524 min; **GTD-Pro:** Patrick Pilet Porsche (#9), 1.24,031 min; **GTD:** Philip Ellis AMG (#57), 1.24,388 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	GTP	#6	Tandy/Jaminet	Porsche Penske Motorsports/Porsche 963	2:41.00,878 h
2.	GTP	#7	Nasr/Campbell	Porsche Penske Motorsports/Porsche 963	+17,421 s
3.	GTP	#25	Yelloly/De Phillippi	Team RLL/BMW M Hybrid V8	+32,964 s
4.	GTP	#31	Sims/Derani	Whelen Engineering/Cadillac V-Series.R	+48,431 s
5.	GTP	#10	Albuquerque/R. Taylor	Wayne Taylor Racing/Acura ARX-06	+1.00,008 min
6.	GTP	#60	Blomqvist/Braun	Meyer Shank Racing/Acura ARX-06	+1.09,574 min
7.	GTP	#01	Bourdais/Van der Zande	Chip Ganassi Racing/Cadillac V-Series.R	+1.10,986 min
8.	GTP	#5	Rockenfeller/Van der Helm	JDC Miller Motorsports/Porsche 963	+1.11,470 min
9.	GTP	#59	Bruni/Tincknell	Proton Competition/Porsche 963	+1.13,652 min
10.	LMP2	#11	Jensen/Thomas	TDS Racing/Oreca LMP2 07	+3 Runden
11.	LMP2	#8	Goldburg/Delétraz	Tower Motorsport/Oreca LMP2 07	+3 Runden
12.	LMP2	#04	Kurtz/Hanley	Crowdstrike Racing by APR/Oreca LMP2 07	+3 Runden
13.	LMP2	#52	Keating/Chatin	PR1 Mathiasen Motorsports/Oreca LMP2 07	+4 Runden
14.	LMP2	#35	Sales/Van der Garde	TDS Racing/Oreca LMP2 07	+5 Runden
15.	LMP3	#17	Mantella/Boyd	AWA Motorsport/Duqueine D08	+6 Runden
16.	LMP3	#74	Robinson/Burdon	Riley Motorsport/Ligier JS P320	+6 Runden
17.	LMP3	#30	Siegel/Grist	Jr. III Racing/Ligier JS P320	+6 Runden
18.	LMP3	#29	Garg/De Oliveira	Jr. III Racing/Ligier JS P320	+6 Runden
19.	LMP3	#13	Fidani/Bell	AWA Motorsport/Duqueine D08	+6 Runden
20.	LMP2	#18	Merriman/Dalziel	Era Motorsports/Oreca LMP2 07	+7 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BMW

Nick Yelloly liegt mit BMW-Teamkollege Connor de Phillippi auf Platz 3 der LMDh-Meisterschaftswertung

BMW

BMW-Werksfahrer Nick Yelloly über die WEC-Tests mit dem LMDh-Auto in Spa, die Setup-Unterschiede zwischen IMSA und WEC und die Debütsaison mit dem M Hybrid V8 in der IMSA-Serie.

Von: **A. Cotton, M. Schurig**

BMW hat die Testfahrten mit dem belgischen Werksteam WRT für die WEC aufgenommen, Sie gehören ebenfalls zum Testkader und fahren parallel in der IMSA. Gibt es Unterschiede zwischen den Fahrzeugspezifikationen?
Die Homologation für die WEC erfolgt ja erst noch, aber die Unterschiede sind marginal und haben hauptsächlich damit zu tun, dass die Fahrzeuge in unterschiedlichen Windkanälen vermessen werden – das hat geringfügige Auswirkungen auf die Aero-Specs. Dazu können Fahrer und Teams neue Präferenzen auswählen, zum Beispiel bei der Belegung der Lenkradknöpfe oder bei der Position des Hauptbremszylinders. Aber insgesamt sind die Veränderungen gering, das macht maximal zwei Zehntel aus, wenn man die Spec-Pakete IMSA gegen WEC direkt miteinander vergleichen würde.

Die US-Rennstrecken sind bucklig und wellig, die Auslaufzonen klein, wenn überhaupt. Spielt das beim Testen im Kopf eine Rolle?
Auf jeden Fall! Für mich ist es viel einfacher, auf einer europäischen Piste wie Spa zu fahren. Hier bin ich beim Test nach zwei Runden mit Vollgas durch Eau Rouge gefahren, obwohl die Strecke noch feucht war. Das war ein Klacks, weil hier so viel Platz und Sicherheit da ist. Vor ein paar Wochen sind wir mit dem BMW Rahal Team in Road America gefahren, da kommst du sauschnell auf die superschnelle Kink-Rechtskurve zu und fährst stockvoll durch, obwohl nur zwei Meter weiter die Mauer steht. Im Vergleich zu den US-Pisten ist das hier alles easy, in Amerika fährst du mit weißen Knöcheln durch viele Kurven.

Hat das große Delta bei den Strecken auch eine andere Abstimmung zur Folge?
Die US-Posten sind anspruchsvoller, auch bei den Fahrsystemen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Wir haben unsere Chancen bisher optimal genutzt“

wie Traktionskontrolle oder Brake-by-Wire. Wenn man die Setup-Details vergleicht, dann gibt es die größten Unterschiede vermutlich bei der Fahrzeugdämpfung, was aber auch damit zu tun hat, dass die US-Teams an dieser Front viel stärker arbeiten als die europäischen Teams. Aber insgesamt fühlen sich die Autos für WEC und IMSA sehr ähnlich an, die Balance ist nahezu gleich.

War das so zu erwarten?
Zum Teil ja, aber das WRT-Team hat schon auch eigene Ideen beim Setup, und das ist am Ende der Grund, warum ich als IMSA-Pilot an den WEC-Tests von WRT in Spa teilnehme: Das Team will wissen, was sich warum anders anfühlt, gleichzeitig will man verhindern, dass man mit dem Setup in die falsche Richtung läuft.

Gibt es sonst noch weitere Unterschiede?
Das WRT-Team nutzt etwas mehr Servounterstützung für die Lenkung, als wir das normalerweise in der IMSA-Serie tun. Wir haben beim Test in Spa auch mit den Anlenkpunkten für die Vorderradaufhängungen gespielt, um das Lenkgefühl in der starken und schnellen Eau-Rouge-Kompression zu verbessern.

Für viele BMW-LMDh-Piloten sind alle US-Strecken neu, was dazu führt, dass ihr bisher dort glänzen konntet, wo ihr vorher getestet habt …
Connor de Phillippi kennt natürlich alle Pisten, die anderen müssen sich mit dem neuen Fahrzeugkonzept erst auf die Strecken einschießen. Natürlich wissen wir noch nicht, wer nächstes Jahr wo fährt, aber wenn die IMSA-Fahrer-Crew zusammenbleiben würde, dann würden wir alle stark von unseren Erfahrungen aus der Saison 2023 profitieren.

In Watkins Glen konntet ihr nach Tests sogar gewinnen, in Road America hat es gar nicht funktioniert. Warum?
Wir hatten einfach ein ganz schlechtes Wochenende. Alle haben Fehler gemacht, inklusive der Piloten, das war wirklich unerfreulich. Offenbar haben wir die Abstimmung auf den neuen Belag nicht optimal erwischt. Ganz generell haben die Wettbewerber natürlich einen großen Erfahrungsvorsprung: Cadillac und Acura fuhren schon in der DPI-Klasse, das gilt auch für das Penske-Team. Das Team von Bobby Rahal setzt zum ersten Mal einen Prototyp in der Topklasse ein, den Rückstand müssen wir so schnell wie möglich egalisieren, aber das geht nicht von heute auf morgen.

„Die anderen Teams und Hersteller haben einen Erfahrungsvorsprung. Diesen Rückstand müssen wir so schnell wie möglich kompensieren.“

BMW-Pilot Nick Yelloly

Trotz des Erfahrungs-Handicaps liegen Sie und Ihr BMW-Teamkollege Connor de Phillippi auf Platz 3 in der Meisterschaft, mit intakten Titelchancen. Wie ist das zu erklären?
Wir haben mit einem Hybridproblem beim Daytona-Debüt ganz schlecht angefangen, aber seither läuft es gut. Man muss fairerweise zugeben, dass unser Schwesterauto von Philipp Eng und Augusto Farfus in dieser Saison alles Pech der Welt gehabt hat, während wir fast nur auf der Sonnenseite standen. In Sebring wurden wir Zweiter, weil drei Autos vor uns bei einem Unfall eliminiert wurden. In Long Beach hatten wir das Glück, dass wir mit der Software- und Simulator-Arbeit einen Volltreffer gelandet hatten, sodass wir abermals Platz 2 holen konnten.

Und dann kam der Sieg in Watkins Glen …
Das war wirklich speziell: Ich konnte Tandy im Rennen überholen, aber im Finale fuhren sie die weichen Reifen, wir den Medium-Compound, und bei fallenden Außentemperaturen war der Porsche schneller. Das war das erste IMSA-Rennen 2023, wo wir vorher testen konnten, und man sah sofort, dass sich das positiv auswirkt, auch weil die Strecke neu asphaltiert war, was sie weniger bumpy machte. Watkins Glen war damit fast wie eine europäische Rennstrecke, das hat uns in die Karten gespielt – und natürlich der Umstand, dass Porsche zu viel Abrieb an der Skid-Platte hatte. Im Rennen fiel mir auf, dass sie viel über die Curbs ausgangs Turn 1 knallten, während wir die klare Order hatten, diesen Curb nicht mitzunehmen – wegen des Unterboden-Verschleißes.

Während die Rennergebnisse bei Ihrer Crew passen, fehlt es im Qualifying aber noch deutlich, oder?
Das Qualifying zählte generell bisher nicht zu unseren Stärken, das ist richtig. Ein Teil davon ist der mangelnden Erfahrung mit frischen Reifen und wenig Benzin geschuldet. Uns gelingt es sehr oft nicht, den Reifen schnell genug auf Temperatur zu bringen, um eine optimale Rundenzeit hinzulegen, daran müssen wir definitiv arbeiten. Dafür stellen wir uns in den Rennen besser an, unser Reifenmanagement ist generell schon ziemlich gut.

Sie und De Phillippi machen erstaunlich wenige Fehler.
Wir haben als Fahrer in der ganzen Saison einen Bock geschossen, nämlich in Watkins Glen. Wir hatten uns vor der Saison zusammengesetzt und die Lage analysiert. Wir kamen zur Erkenntnis, dass wir nicht die Schnellsten sein werden. Unsere Strategie war deshalb auf die Optimierung der Chancen und Ankommen ausgelegt – die Rechnung ist aufgegangen, so wie beim Indianapolis-Rennen!

Man sieht sehr viele Fehler von LMDh-Piloten bei den Outlaps. Woran liegt das?
Es ist sehr schwer, die Reifen auf Temperatur zu bringen. Aus meiner Sicht sind die Reifen nach wie vor für die Verwendung von Reifenheizdecken entwickelt, das spürt man. Meist haben wir nur eine Mischung, außer in Daytona, aber da passte die Überlappung der Mischungen nicht. Wenn eine Mischung von der Außentemperatur her am Limit ist, dann wird es noch mal schwieriger. Man weiß einfach nicht, was gleich passieren wird. Generell ist der Reifen nicht sehr progressiv, vor allem im kalten Zustand tendiert der Medium-Pneu zum plötzlichen Haftungsabriss – die Unfälle belegen, dass alle Piloten damit ihre Mühe haben.

Es ist auffällig, dass sich die GT-Fahrer in den neuen Prototypen gut schlagen. Woran liegt das?
Erstens haben viele Top-GT-Piloten Erfahrung aus dem Formelsport, was hilft. Zweitens ist der Speed-Unterschied zwischen den Top-GT-Wagen (GTE) und den LMDh in langsamen und mittelschnellen Kurven nicht so groß. Nur in den schnellen Kurven kommt man mit mehr Speed an, aber das verarbeitet man schnell. Der Speed ist nicht das Problem, denn die Autos haben nicht so viel Grip, sie sind schwer und haben nicht mehr so viel Abtrieb. Wenn du da einen F2-Fahrer reinsetzt, ist der vermutlich auf eine Runde sehr schnell. Das Wichtigste ist aber der Speed über den Stint – und da braucht man viel Erfahrung, um keine Fehler zu machen. ■

Nick Yelloly

Geburtstag: 03.12.1990
Geburtsort: Stafford
Herkunftsland: England

KARRIERE
2009–2012: Formel Renault GP3; Formula Renault 3.5
2016 bis 2018: Porsche Carrera Cup und Supercup
2019: BMW-Werksfahrer
2023: Sieg 24h-Rennen Spa
2023: BMW-Pilot IMSA LMDh

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das Akkodis-Duo Boguslavskiy/Marciello holte in Valencia den vierten Sieg

AMG hält Führung

Das Mercedes AMG-Duo Raffaele Marciello und Timur Boguslavskiy verteidigte mit dem vierten Sprint-Sieg der Saison 2023 die Meisterschaftsführung. Doch die Gegner von Audi und BMW rücken vor dem Finale in Zandvoort näher auf.

Von: **Marcus Schurig**

Da kann man nur den Hut ziehen: AMG-Superstar Raffaele Marciello konnte auch beim vierten Sprint-Cup-Event der Saison 2023 in Valencia die Führung in der Meisterschaft verteidigen – und das mit einem Copiloten, der als Silber-Fahrer eingestuft ist. Der Russe Timur Boguslavskiy verteidigte im ersten Rennen eine Führung von gut sieben Sekunden, die ihm Teamkollege Marciello aus dem ersten Stint mitgegeben hatte, bis zum Zielstrich, womit das Mercedes-Duo aus dem Team Akkodis ASP seinen mittlerweile vierten Saisonsieg im Sprint Cup feierte.

Noch bemerkenswerter: Das Fahrer-Duo aus Vollprofi und erfahrenem Amateur liegt auch im Endurance Cup sowie in der Gesamtwertung der GT World Challenge Europe weiterhin an der Spitze, bei noch jeweils einem ausstehenden Event im Endurance und im Sprint Cup. Der Sieg in Lauf 1 war hart erarbeitet, denn Startfahrer Marciello fiel von Startplatz 2 auf Position 4 zurück, weil er von den beiden glänzend aufgelegten Ferrari des Emil-Frey-Teams in der Anfangsphase überholt wurde. Doch auf die Zweikampfhärte von Marciello war wie immer Verlass: Der Italiener arbeitete sich binnen weniger Runden wieder an den beiden Ferrari 296 GT3 vorbei und machte Jagd auf den führenden Bronze-Audi R8 GT3 von Dennis Marschall. Doch weil die Autos aus der Bronze-Klasse beim Stopp länger stehen müssen, spielte der Tresor-Audi keine Rolle beim Kampf um den Sieg.

Nach dem Boxenstopp hatte Boguslavskiy daher einen hübschen Puffer von sieben Sekunden, doch Ferrari-Pilot Albert Costa verkürzte den Rückstand in der Schlussphase auf nahe null – mit letzter Kraft rettete der Russe den Sieg in Lauf 1 vor dem Ferrari von Vermeulen/Costa (#69) und dem Tresor-Orange-1-Audi von Mattia Drudi und Ricardo Feller über den Zielstrich.

Sieg für Weerts/Vanthoor

Das Drama aus dieser Schlussphase überbot das zweite Rennen noch mal deutlich: Erstens büßten Boguslavskiy und Marciello nach Startplatz 18 und Position 8 im Rennen einen Teil ihres Punktevorsprungs wieder ein. Zweitens vollbrachte das WRT-Duo Charles Weerts und Dries Vanthoor das Kunststück, das zweite Rennen vom 15. Startplatz aus zu gewinnen – nur einmal in der Sprint-Cup-Historie siegte ein GT3-Team von noch weiter hinten.

Das belgische Duo profitierte von einem hektischen Rennverlauf mit mehreren Gelbphasen, außerdem fabrizierte das WRT-Team bei der Startnummer 32 den besten Boxenstopp des gesamten Sprint-Cup-Wochenendes – was am Ende entscheidend war, weil man beim Boxenstopp den starken Tresor-Orange-1-Audi von Drudi und Feller abfangen konnte, die im Ziel Platz 2 belegten. Nach vier Titeln in Folge sprechen Weerts und Vanthoor nach dem Markenwechsel ihres WRT-Teams zu BMW und dem ersten Sieg nun wieder ein Wörtchen um den Titel mit: Boguslavskiy/Marciello führen bei noch zwei Rennen mit 83 Punkten, knapp vor den Audi-Piloten Feller/Drudi (75,5 Punkte) sowie dem BMW-Duo Weerts und Vanthoor (68,5 Punkte). Der letzte Sprint-Cup-Event findet Mitte Oktober in Zandvoort statt. ■

GT WORLD CHALLENGE (GTWC): SPRINT CUP

1. RENNEN IN VALENCIA (SPANIEN)

Länge der Strecke: 4,005 km; **Renndistanz:** 38 Runden = 152,190 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis ASP-AMG GT3	1:01.10,666 h
2.	Pro	#69	Costa/Vermeulen	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+0,380 s
3.	Pro	#40	Drudi/Feller	Tresor Orange 1-Audi R8 GT3	+5,214 s
4.	Pro	#11	Legeret/Haase	Comtoyou-Audi R8 GT3	+7,708 s
5.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-BMW M4 GT3	+9,648 s
6.	Pro	#12	Baert/Vervisch	Comtoyou-Audi R8 GT3	+15,053 s
7.	Pro	#14	Lappalainen/Altoe	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+18,403 s
8.	Pro	#46	Rossi/Martin	WRT-BMW M4 GT3	+18,490 s
9.	Pro	#159	Goethe/Kjærgaard	Garage 59-McLaren 720 S GT3	+25,993 s
10.	Silver	#99	Aka/Patrese	Tresor Attempro-Audi R8 GT3	+26,517 s

GT WORLD CHALLENGE (GTWC): SPRINT CUP

2. RENNEN IN VALENCIA (SPANIEN)

Länge der Strecke: 4,005 km; **Renndistanz:** 36 Runden = 144,180 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-BMW M4 GT3	1:01.28,507 h
2.	Pro	#40	Drudi/Feller	Tresor Orange 1-Audi R8 GT3	+0,820 s
3.	Pro	#69	Costa/Vermeulen	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+1,764 s
4.	Pro	#11	Legeret/Haase	Comtoyou-Audi R8 GT3	+2,563 s
5.	Silver	#99	Aka/Patrese	Tresor Attempro-Audi R8 GT3	+3,321 s
6.	Pro	#14	Lappalainen/Altoe	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+3,764 s
7.	Gold	#26	Evrard/Gachet	Saintéloc-Audi R8 GT3	+4,482 s
8.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis ASP-AMG GT3	+5,371 s
9.	Gold	#9	Panis/di Folco	Boutsen VDS-Audi R8 GT3	+6,613 s
10.	Pro	#12	Baert/Vervisch	Comtoyou-Audi R8 GT3	+7,829 s

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Das Starterfeld für 2024 nimmt Gestalt an. Was fehlt, ist Platz

WEC: Feld-Projektion 2024

Die Sportwagen-WM hat 2024 ein ziemlich großes Platzproblem: Mittlerweile hat der Ausrichter ACO indirekt acht Zweiwagen-Teams für die LMGT3-Klasse bestätigt. Eine einfache Rechnung zeigt, dass 36 Fixstartplätze für 2024 nicht ausreichen werden. Was tun?

Von: **Marcus Schurig**

Platzprobleme sind natürlich ein Luxusproblem, zugegeben. Doch je mehr Autos für die volle WEC-Saison 2024 eingeschrieben werden, umso teurer wird es für die Hersteller und Teams, weil dann mehr Frachtmaschinen zum Einsatz kommen müssen, um die Rennwagen um die Welt zu kutschieren – besonders dann, wenn mit São Paulo und Austin zwei neue Fly-away-Rennen dazukommen.

Wie sieht der Stand bei der projektierten Nennliste für 2024 aus? Zäumen wir das Feld von hinten auf: Der ACO hat indirekt acht Marken in der neuen LMGT3-Klasse bestätigt (Ford, BMW, Lamborghini, Porsche, Ferrari, Aston Martin, Corvette und Lexus). Damit sind 16 Startplätze vergeben. Ursprünglich wollte der ACO das Starterfeld wegen der Frachtproblematik auf maximal 34 Fahrzeuge begrenzen, doch die Rechnung geht nicht auf: Sechs große Hersteller bringen in der Topklasse jeweils zwei Hypercars an den Start (Toyota, Ferrari, Peugeot, BMW, Porsche, Alpine), Lamborghini und Cadillac starten wie berichtet mit jeweils nur einem Auto, macht in Summe 14 Hypercars. Dazu kommen die Privat- und Kundenteams. Jota und Proton Competition planen mit zwei Kunden-Porsche-963, dazu kommen ein Kolles-Vanwall sowie zwei Isotta Fraschini, was die Gesamtzahl auf 21 Topwagen erhöht, dazu 18 GT3-Wagen – macht schon jetzt 39 Autos. „Wir werden in den sauren Apfel beißen müssen und das Feld auf 40 Autos limitieren", so ein ACO-Insider in Fuji. Das hat wie erwähnt höhere Frachtkosten für alle Teilnehmer zur Folge.

MOTORSPORT IMAGES

Mehr Teams gleich höhere Kosten: Die WEC hat für 2024 ein Platzproblem

Einige Rennstrecken wie Imola haben nicht genügend Boxenstellplätze, was bedeutet, dass vermutlich einige GT3-Teams in Zelten arbeiten müssen und keinen festen Boxenplatz zugeteilt bekommen. Das entspricht zwar nicht dem WM-Standard, ist aber unausweichlich – außer der WM-Ausrichter würde das GT3-Feld kappen, was jedoch allen getätigten Zusagen zuwiderlaufen würde. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

TEAM JOOS STOCKT AUF

Das Team Joos bringt zum nächsten Rennwochenende des ADAC GT Masters in Spielberg zwei Porsche 911 GT3 R an den Start. Neben dem Elfer von Gehrsitz/Müller, die um den Titel kämpfen, greift Teamchef Michael Joos im zweiten Auto selbst wieder ins Lenkrad. „Wir glauben an das ADAC GT Masters und wollen mit diesem Einsatz ein Zeichen setzen", sagt Joos.

NLS: IDEEN FÜR DIE ZUKUNFT

Nach dem Gerichtsurteil, bei dem die NLS Termine für 2024 zugesprochen bekommen hat, widmet man sich Zukunftsideen. Dabei sind die sinkenden Starterzahlen ein Thema. „Wir müssen schauen, wie wir uns kostenstrukturell so aufstellen, dass wir auch mit 80 oder 90 Fahrzeugen antreten können", erklärt VLN Sport-Geschäftsführer Mike Jäger. „Wenn es dann mal 100 oder 120 bei Highlights werden, freuen wir uns. Eine RCN ist beispielsweise gut gefüllt, aber die müssen auch nicht die ganze Boxenanlage anmieten. Das ist ein ganz anderes Kostenniveau. Wir müssen vielleicht das Veranstaltungswochenende umstellen – etwa mit der RCN an einem Wochenende fahren, andere Serien dazuholen oder Double Header planen."

WEC NOMINIERT ROOKIES

Die Sportwagen-WM (WEC) hat die offiziellen Rookies für den entsprechenden Test nach dem Saisonfinale in Bahrain nominiert: Das LMP2-Talent Josh Pierson erhält einen Testslot in einem Hypercar-Toyota, GTE-Am-Champion Nicolas Varrone darf ein LMP2-Auto ausprobieren, und Antoine Doquin, der LMP3-Meister der Asian Le Mans Series aus der Saison 2022, erhält eine Testmöglichkeit in einem GTE-Am-Rennwagen. Die Rookies dürfen beim Test in Bahrain mindestens 30 Runden beim jeweiligen Meisterteam der abgelaufenen Saison abspulen.

24H BARCA: PORSCHE-SIEG

Das französische Team IMSA Performance hat das 24h-Rennen in Barcelona, das zur Creventic-Langstreckenserie zählt, gewonnen. Das Fahrerquartett Julien Andlauer. Gregory Guilvert, Simon Tirman und Laurent Hurgon spulte in Barcelona 725 Runden ab und siegte mit einem Vorsprung von 97 Sekunden auf den Haas-RT-Audi R8 LMS GT3 der Piloten Panu/Detry/Hofer/Pickering/Cools.

CREVENTIC

WM: SC-PHASEN OPTIMIEREN

Der WM-und Le-Mans-Ausrichter ACO hat auf Nachfrage von Motorsport aktuell bestätigt, dass man die neuen Safety-Car-Regeln, wie sie 2023 in Le Mans erstmals zur Anwendung kamen, als Schritt in die richtige Richtung betrachtet. Laut einem ACO-Insider werden bereits weitere Optimierungen für 2024 diskutiert. Das Hauptziel besteht offenbar darin, die Länge der Safety-Car-Phasen zu reduzieren, wobei das sogenannte Drop-back-Verfahren, bei dem das Feld nach Klassen neu sortiert wird, und der Wave-by-Prozess weiter gestrafft werden sollen.

BOP-TERMIN BESTÄTIGT

Die Sportchefs verschiedener Hypercar-Hersteller haben nach dem WM-Lauf in Fuji den Termin für das große Meeting zwischen ACO, FIA und den Herstellern zum Thema neues BOP-System in der Hypercar-Topklasse bestätigt, das am 28. September in Paris stattfinden wird. Das Ziel besteht darin, die LMH- und LMDh-Autos für 2024 besser zu balancen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Mein Job ist ziemlich einfach“

Arbeitsteilung beim WM-Promoter: Während Peter Thul als Bindeglied für den Dialog mit der FIA, den Herstellern und Teams fungiert, ist Simon Larkin für die Veranstalter und den WM-Kalender zuständig. Wir sprachen mit dem 45-jährigen Australier über die geplanten Veränderungen in der Topliga.

Von: **Reiner Kuhn**

Noch immer warten alle auf den WM-Kalender für 2024. Was fehlt zur Bekanntgabe?
Die finale Bestätigung des FIA-Weltrats. Dazu gibt es ein klares Prozedere. Am kommenden Freitag (22. September) bespricht die Rallye-WM-Kommission neben anderen Themen auch unseren Kalendervorschlag und legt diesen dann dem Weltrat zur Bestätigung vor. Dies soll per E-Voting um den 6. Oktober passieren und der WM-Kalender 2024 noch vor der nächsten FIA-Weltratssitzung am 19. Oktober vorliegen.

Wie sieht dieser aus?
Seit Frühsommer ist bekannt, dass es im kommenden Jahr bei 13 WM-Läufen mit kleineren Anpassungen, zum Beispiel dem Wechsel von Lettland und Estland zwischen der WM und EM, bleibt. Zudem wird Argentinien oder Polen zurückkehren.

Warum nicht beide?
Mexiko wird 2024 nicht dabei sein, aber ein zweiter Lauf in Amerika ist der Wunsch aller Beteiligten. In Argentinien gibt es zwei unterschiedliche Bewerber, was die Gespräche nicht vereinfacht, auch in Hinsicht der Finanzierung. Spätestens 2025 wollen wir aber nach Argentinien zurück. Polen ist für die kommende Saison eine tolle Alternative, schon wegen der einfacheren Logistik und guten Organisationsstruktur. Ab 2025 wird sich die Rallye-WM, wie vor der Covid-Pandemie geplant, mit 14 Veranstaltungen etwas globaler aufstellen.

Mit Nordamerika, dem Mittleren Osten und Asien?

WRC PROMOTER GMBH

„Um 5.30 Uhr aufstehen und gegen 24.00 Uhr ins Bett gehen? Kann man mal machen, sollte aber nicht die Norm sein.“

Simon Larkin

Keine Frage, die USA als in allen Bereichen größter Markt steht für die Hersteller, die FIA und uns als Vermarkter ganz oben und ist eines von zwei strategischen Zielen. Neben dem Mittleren Osten ist China ein weiteres Ziel, um mit der Rallye-WM auf den größten Märkten stattzufinden. Sie können sich denken, dass Hersteller wie Toyota, Ford und Hyundai das unterstützen und, wie mir mein Kollege Peter Thul bestätigt, auch andere große Automobilkonzerne zum Überdenken ihrer Sportprogramme anregt. Nachhaltige Technologie ohne BOP (Balance of Performance) und ein wiedererkennbares Produkt sind nicht die schlechtesten Argumente. Mein Bereich sind aber die Veranstaltungen. Die Nachfrage spricht für die Rallye-WM. So gesehen habe ich einen ziemlich einfachen Job. *(lacht)*

Wie dürfen wir das verstehen?
Wir haben viel mehr Anfragen als Plätze im WM-Kalender, nicht nur in Europa, sondern von allen Kontinenten. So zeigen neben den traditionellen Veranstaltern in Australien und Neuseeland auch welche in Indonesien oder Kanada Interesse an der Austragung eines Rallye-WM-Laufs. In Europa ist zum Beispiel Großbritannien und Irland weiter ein Thema. Wir haben knapp doppelt so viele Bewerber wie WM-Plätze. Denn aufgrund der Logistik sind 14 WM-Läufe aktuell das Limit. Mitentscheidend für die Aufnahme ist deshalb die Besonderheit und Qualität einer Veranstaltung.

WRC PROMOTER GMBH

Simon Larkin und Peter Thul planen Format-Änderungen in der Topliga

Simon Larkin

Geburtstag: 13. Mai 1978
Geburtsort: Melbourne
Herkunftsland: Australien

Weswegen Format-Änderungen diskutiert werden?
Natürlich. Sollten wir in der heutigen Zeit wirklich übers Wochenende um 5.30 Uhr aufstehen, um 7.00 Uhr die erste und am Abend die letzte Prüfung fahren und gegen Mitternacht ins Bett gehen? Das kann man mal machen und bei der Monte oder in Kenia Grenzen ausreizen. Aber sollte es die Norm sein, insbesondere in Europa? Ich glaube nicht, dass es realistisch ist, so weiterzumachen. Hinzu kommt: Nicht nur wir sind ein deutsches Unternehmen und an europäisches Recht gebunden – das gilt auch für die Werksteams von Hyundai oder Toyota, bei denen ein ähnlich strenges Arbeitsrecht hinsichtlich der Arbeitszeiten gilt.

Was stellen Sie sich vor?
Wir sollten eine andere Art von Veranstaltungen schaffen, die zum Markt und zur Art der Geschichte, die wir erzählen möchten, passen. Wenn wir uns jede Saison wie ein Buch vorstellen, möchten wir, dass es 14 unterschiedliche und auch außergewöhnliche Kapitel enthält. Wir fahren keine Rundstreckenrennen, wir sind in ganz unterschiedlichen Ländern unterwegs und können es schaffen, den einzelnen Regionen gerecht zu werden. Wir sollten auch das aktuelle Konzept des Serviceparks und der Remote-Services überdenken, um im besten Falle den Fans mehr zu bieten. Wir sind schließlich der Promoter und außer den Herstellern und Teams auch den Zuschauern verpflichtet. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rallye-WM

Pirelli steigt aus

Am Freitag endete die Bewerbungsfrist für den WM-Reifenlieferanten. Die Überraschung: Pirelli zieht sich nach der kommenden Saison zurück.

Wie Pirelli acht Stunden nach dem Ende der Bewerbungsfrist am Samstagvormittag mitteilte, werden die Italiener nach der kommenden Saison nicht mehr als Lieferant der Einheitsreifen für die Allradfahrzeuge der Kategorien Rally1, Rally2 und Rally3 zur Verfügung stehen. Der Hersteller hat bei der FIA kein Angebot für 2025 bis 2027 eingereicht. Pirelli will dem Rallyesport aber treu bleiben und sein Engagement zum Beispiel in der Rallye-EM fortsetzen.

Während kolportiert wird, dass Pirelli neben dem Zuschlag für die Formel 1 auch den Einstieg in die Formel E beabsichtigt, scheint Hankook den umgekehrten Weg zu gehen. Die Koreaner, die aktuell die Junioren-EM beliefern, gelten neben Michelin als Favoriten für den Auftrag als künftige WM-Lieferanten. ■ RK

ROESELER

Ab 2025 nur noch in der EM vertreten: Pirelli

Rallye-WM

Suninen legt vor

Als erster Werkspilot rückte Hyundai-Teilzeitfahrer Teemu Suninen im Vorfeld der Rallye Zentraleuropa zu Testzwecken in Österreich aus.

Noch bevor Teemu Suninen mit seinem WM-Kollegen zur Rallye Chile reist, schickte ihn Hyundai für die Vorbereitungen der Rallye Zentraleuropa zu einem Testeinsatz nach Österreich. Aus gutem Grund: Suninen bestritt zwar die Rallyes in Estland und Finnland im i20 Rally1 Hybrid, war bisher aber nur bei einem Entwicklungstest für die künftige Asphaltversion am Steuer.

„Der Einsatz war wichtig und gut, auch weil die Strecken denen des WM-Laufes ziemlich ähnlich waren“, so der Finne. „Bei einer Asphaltrallye spielen die Aerodynamik und der Hybrid-Boost eine viel größere Rolle. Ich habe nun ein besseres Bild davon, wie die Abstimmung aussehen sollte.“ Auch M-Sport will im Vorfeld des WM-Laufes noch für eine Test-Rallye nach Österreich kommen. ■ RK

FESSL

Erstmals im Rally1 auf Asphalt im Einsatz: Suninen

Österreichische Rallye-Meisterschaft – Rallye Bucklige Welt

Nichts für schwache Nerven

Die beiden Dauerduellanten Simon Wagner und Herrmann Neubauer boten beim Showdown in Österreich den erwarteten Sekunden-Krimi. Im Ziel hatte Wagner die Nase knapp vorn und darf den Titel-Hattrick feiern.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Ausgangslage war klar und die Spannung riesig. Wer nach zwei Tagen, zwölf Wertungsprüfungen und insgesamt 135,96 WP-Kilometern die Nase vorne hat, krönt sich zum Rallye-Staatsmeister 2023. Die beiden wichtigsten Protagonisten lassen sich nicht lange bitten. Vom Start weg geben Titelverteidiger Simon Wagner und sein Vorgänger Herrmann Neubauer (beide Skoda) Vollgas, fahren einmal mehr in einer eigenen Liga und teilen alle Bestzeiten unter sich auf. Wagner macht den Anfang, Neubauer kontert, worauf Wagner noch ein paar Kohlen nachlegt. Nach der ersten Tagesetappe steht es in Bestzeiten zwar 5:3 für den 30-jährigen Meister, sein Vorsprung beträgt aber nur 7,5 Sekunden.

Wie schnell die beiden Dauerrivalen durch die Bucklige Welt im niederösterreichischen Wechselland toben, zeigt ein Blick auf die Verfolger: Luca Waldherr, erstmals im Citroën C3 Rally2 unterwegs, liegt als Dritter nach acht von zwölf WPs schon über eineinhalb Minuten zurück, Günther Knobloch fehlen weitere 45 Sekunden und dessen Skoda-Markengefährte und Rekord-Landesmeister Raimund Baumschlager gar schon über zweieinhalb Minuten auf das Führungsduo.

Am Sonntag kann Neubauer den Rückstand mit zwei Bestzeiten zunächst auf acht Zehntel eindampfen. Aber Wagner kontert. Er geht mit zwei Sekunden Vorsprung in die alles entscheidende Powerstage. Dort ist der Titelverteidiger 8,2 Sekunden schneller und behält trotz einer 5-Sekunden-Strafe für extremes Kurvenschneiden die Oberhand. Wagner siegt mit 5,2 Sekunden Vorsprung vor Neubauer und kürt sich zum dritten Mal in Folge zum Landesmeister. Waldherr bleibt „Best of the Rest“ und steht mit 1.59,8 Minuten Rückstand als Dritter auf dem finalen Siegerpodium der ÖRM-Saison 2023. ■

FESSL

Trotz Neubauers Attacke die Nerven behalten: Simon Wagner

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eugen Böhringer und Klaus Kaiser (hier am Steuer) sind im Mercedes 230 SL nicht zu schlagen

MERCEDES

Getarnter Wahnsinn

Den Behörden als bessere Kaffeefahrt verkauft, ist der Marathon de la Route von Spa nach Sofia und zurück bis Lüttich ein hemmungsloses Straßenrennen bis zur totalen Erschöpfung. Der Fitteste bei diesem Wahnsinn ist ein cleverer Schwabe.

Von: **Markus Stier**

Der Rallyesport ist mit den Jahren immer populärer geworden, die Teams professioneller, die Autos schneller und zuverlässiger, für die Veranstalter folgt die logische Konsequenz, dass dann eben die Strecken länger und härter sein müssen. In West- und Zentraleuropa wird es immer schwerer, Material und Mensch an die Grenzen zu bringen. Die Belgier Maurice Garot und Jacques Ickx (Vater von Jacky Ickx) schielen rüber nach Osten, wo Autobahnen noch Science Fiction sind und kleinere Landsträßchen in Grundzügen noch immer bessere Karrenwege. So wird aus dem 1932 entstandenen Klassiker Lüttich-Rom-Lüttich 1961 Lüttich-Sofia-Lüttich, ab 1963 startet man dann in Spa.

Die Sollzeiten der unverblümt als „Straßenrennen“ titulierten Hetzjagd liegen laut Zeitplan gerade noch im Rahmen der Behördentoleranz, in Wahrheit fordert die Marschtabelle meist Vollgas. Bei der Fahrerbesprechung mahnt der Veranstalter zu Disziplin, gleichzeitig präsentiert er die Standorte der Radarfallen.

In Deutschland und Österreich ist die Rallye nur geduldet, die Stars schonen sich, bis zum Reschenpass fahren die Beifahrer. Ernst wird es hinterm Eisernen Vorhang in Jugoslawien. Die Strecken sind nur zur Hälfte asphaltiert, eng, staubig und so steinig, dass in den Vorjahren selbst die unverwüstlichen Minis zerbröselt sind, weshalb die British Motor Corporation (BMC) für „die Liähsch“ lieber auf den Austin Healey zurückgreift, der hat größere Räder.

Über Zagreb und Belgrad geht es tief in den Ostblock nach Nis in Bulgarien. Immerhin sperrt das kommunistische Regime sämtlichen lokalen Verkehr aus, die Pisten bis Sofia sind frei. Dort gibt es die einzige echte Pause – eine Stunde. Im einzigen internationalen Hotel hauen sich die Fahrer ins erstbeste Bett – egal ob frisch gemacht oder nicht. Sie haben 48 Stunden in den Knochen, und jetzt geht es erst richtig los.

Vorsicht Zombies

Die Beifahrer bleiben wach, sie chauffieren die Stars, erledigen die Service-Koordination und navigieren. Sie schmeißen sich irgendwelche Hallo-Wach-Pillen ein, von denen schon die harm-

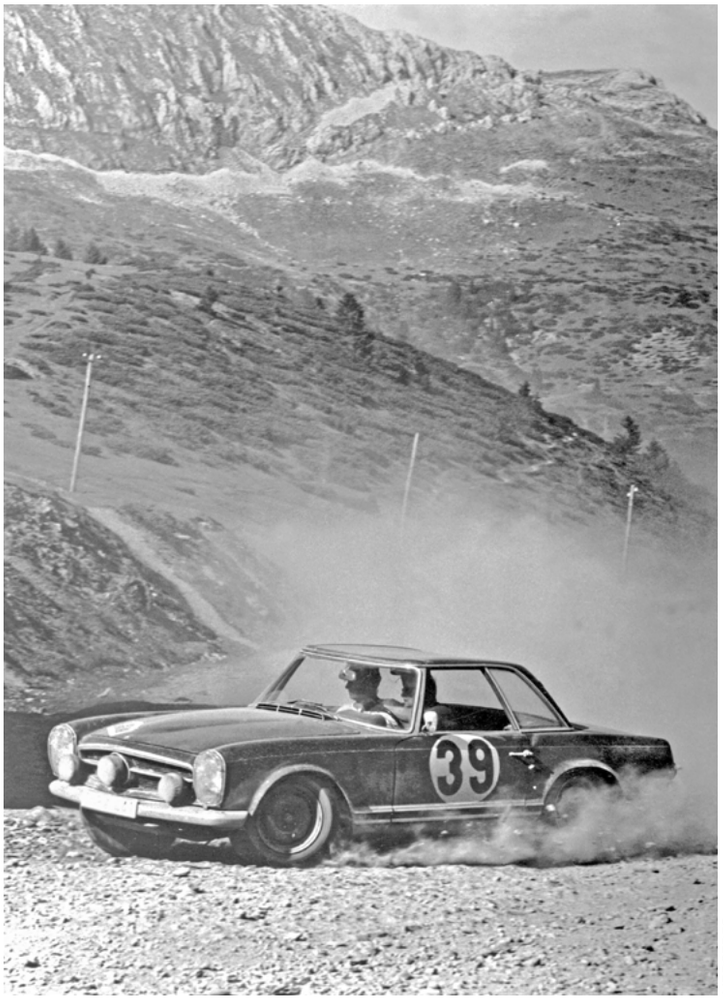
MCKLEIN

Das BMC-Team reibt sich mit den Healeys (hier Mäkinen) durch Unfälle auf

MCKLEIN

Kein Triumph für Triumph: Vic Elford und Roger Clark scheiden aus

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



MERCEDES

Das kompakte, neue Mercedes-Modell 230 SL war die richtige Wahl

loseren auf der Anti-Doping-Liste stehen. Manche Zombie-Besatzung landet im Graben oder fährt an Grenzkontrollen unansprechbar einfach weiter.

Rallye-Chef Ickx ist es im Prinzip wurscht, wo die Teilnehmer herumdüsen, solange sie die Kontrollen korrekt ansteuern. Die mangelnde Motorleistung seines Saab gleicht Monte-Sieger Erik Carlsson dadurch aus, dass sein Beifahrer Gunnar Palm geniale Abschneider über Wald- und Wiesenwege ausbaldowert. In Spa ist so ziemlich alles am Start, was Rang und Namen hat, die Favoritenrolle ist allerdings klar vergeben.

Eugen Böhringer, 1954 erst mit Anfang 30 als Gewinner eines Geschicklichkeitsturniers (heute würde man Gymkhana sagen) entdeckt, ist ein Tausendsassa. Der gelernte Koch und Hotelier ist auf der Rundstrecke ebenso ein Könner wie im Kampf gegen die Uhr. Der Rundenzeiten-Rekordhalter auf Solitude und Nordschleife verpasst 1960 und '62 mit dem großen Mercedes 220 SE zwei Mal knapp den Sieg bei der Rallye Monte Carlo. Bei der Premiere 1961 schon Vierter, hat er die Tortur bis Sofia und zurück gewonnen. Der amtierende Europameister reist mit frischen Siegen bei der Akropolis und der Deutschland-Rallye mit breiter Brust an, was sich gut trifft: Für seine Leistungen wird ihm im September das silberne Lorbeerblatt angeheftet.

MCKLEIN

Den Umständen entsprechend lebendig: Die Sieger nach 92 Stunden

Böhringer ist ein „Käpsele", die höchste zu vergebende Ehrung im Schwabenland, die für Intellekt und Cleverness steht. Er bearbeitet erst Rennleiter Karl Kling, dann Entwicklungsvorstand Fritz Nallinger, dass auf den engen Passstraßen ein leichteres und wendigeres Auto bessere Chancen hätte als die bewährte Limousine 220 SE. Und zufällig hat Mercedes gerade in Genf ein neues Coupé vorgestellt. Der 230 SL steht auf der um 30 Zentimeter verkürzten Bodengruppe des SE.

Mit Zelt und Gaskocher

Vorstand Wilhelm Langheck moppert: „Wir haben so viele Fenster, wo wir Geld rauswerfen können, da brauchen wir nicht noch ein weiteres", aber Vertrieb und Export sind dafür. Im Hintergrund schiebt Nallinger mit, und so ist der legendären Pagode eine Sportkarriere beschieden. Das Auto bereitet sich auf der Marterstrecke in Untertürkheim vor, Böhringer und sein neuer Beifahrer Klaus Kaiser kariolen zweieinhalb Wochen mit einem Serien-Daimler, Zelt und Campingkocher durch die Berge Jugoslawiens, um einen detaillierten Aufschrieb zu machen.

Der von Erich Waxenberger auf 170 PS getrimmte 230 SL mit verstärktem Fahrwerk, robusterem Differenzial und größerem Tank schwächelt nur am Anfang. Auf den 48 Kehren des Stilfser Jochs machen die Bremsen die Grätsche. Böhringer findet schnell das richtige Tempo und übernimmt die Führung. Das BMC-Team arbeitet sich mit Unfällen von Timo Mäkinen, Pat Moss und Rauno Aaltonen selbst auf, nur Hopkirk erreicht als Sechster das Ziel. Die DS21 der Citroën-Truppe mit Pauli Toivonen und Jean Vinatier zerbröseln ebenso wie die wundgerittenen Triumph von Vic Elford und Roger Clark. Von 119 Autos kommen nur 20 an.

Böhringer hat auf dem Rückweg einen leichten Unfall, verliert aber nur zwei Minütchen. Am 31. August rollt die rote Pagode mit der Startnummer 39 in Lüttich als Sieger ins Ziel – nach 92 Stunden Hetzjagd. Böhringer und Kaiser haben auf 5500 Kilometern nur acht Strafpunkte kassiert. Keiner hat den Marathon de la Route so geprägt wie Eugen Böhringer, den 1964 ein durchgescheuertes Lichtmaschinenkabel am dritten Sieg hindert. Eine weitere Chance wird es nicht geben: Der jugoslawische Diktator Tito macht 1965 die Grenze dicht. Es ist das Ende der Veranstaltung. ■

MCKLEIN

Die schönen DS sind zu lang und zu lahm. Es reicht immerhin zu Rang drei

MCKLEIN

Saab-Legende Erik Carlsson wird um 15 Strafpunkte geschlagen Zweiter

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

LAMBORGHINI

Wer stoppt Bortolotti?

Drei Viertel der DTM-Saison 2023 sind vorbei. Am kommenden Wochenende geht es für die Akteure in Spielberg in den Saison-Endspurt. Zeit für eine Zwischenbilanz, wie sich die erste Saison unter der Leitung des ADAC bislang entwickelt hat.

Von: **Michael Bräutigam**

Die gute Nachricht vorweg: Es geht immer noch eng zu – und die konstant schnellsten Fahrer sind immer noch die mit den meisten Punkten. Jede der sechs Marken hat schon mindestens einen Sieg geholt. In den ersten fünf Rennen konnten schon fünf verschiedene Marken gewinnen, im neunten Lauf zog dann auch Ferrari dank Jack Aitken nach. Das SRO-Technikpaket (Reifen und BOP), das mit der Übernahme des ADAC in der GT3-Serie Einzug gehalten hat, stellt sich also ähnlich ausgeglichen dar wie in den letzten Jahren mit Michelin und AVL.

Porsche in der Breite stark

Den Unterschied machen vor allem die Fahrer. Allerdings gab es auch ein paar Dellen in der BOP-Gleichberechtigung. Mercedes war beispielsweise beim Saisonauftakt chancenlos. BMW tat sich hier – allerdings erwartungsgemäß, weil konzeptbedingt – ebenfalls etwas schwer. Ferrari fuhr vor allem am Norisring hinterher, ansonsten kämpfte man im Saisonverlauf eher mit zu viel Pech als mit zu wenig Speed. Und Audi ist als Quasi-Mittelachse der BOP zwar stets irgendwo vorn dabei, doch der Tabellendritte Ricardo Feller konnte erst zweimal aufs Podest steigen, unter anderem beim einzigen Audi-Sieg in Zandvoort.

Die einzigen Fabrikate, die bislang immer zumindest podiumsfähig waren, sind die von Lamborghini und Porsche. Die Stiere verteilen fünf Siege auf drei Fahrer, wobei Mirko Bortolotti nach drei Siegen die Tabelle anführt. Thomas Preining konnte zwar erst einmal gewinnen, schaffte es aber nur am Lausitzring – knapp – nicht aufs Podest. Dass schon sechs Porsche-Piloten auf dem Podest standen (nur Engelhart-Ersatzmann Marvin Dienst noch nicht), zeigt ebenfalls die konstant gute Performance des Autos.

Unterm Strich stehen nun jedenfalls fünf Fahrer von fünf Marken unter den Top 5 der Tabelle, wobei Titelverteidiger Sheldon van der Linde (BMW) und Luca Stolz (Mercedes) wohl nur noch Außenseiterchancen haben. Für Stolz lief zu Saisonbeginn und am Nürburgring nichts zusammen. Auch am Norisring kamen für ihn nur sechs Punkte raus. Van der Linde hat mittlerweile auch schon 60 Punkte Rückstand auf Bortolotti – unter anderem wegen zweier Ausfälle und wegen einer falschen Reifenwahl am vielversprechenden Nürburgring-Sonntag.

Seine Chance: Sowohl Spielberg als auch Hockenheim sind BMW-Land. Sein Pech: Auch und vor allem Porsche war in Spielberg in der Vergangenheit eher überdurchschnittlich stark unterwegs. Wie es um den neuen Evo-Lambo bestellt ist, bleibt abzuwarten. Gut möglich ist jedenfalls, dass die mögliche Titelverteidigung von „SvdL“ aber schon am Sonntag vom Tisch ist.

Keine Extra-Luft für Audi

Dass ausgerechnet zwei neue Autos, also die Evo-Variante des Lambo und der komplett neue Porsche, in diesem Jahr so konstant stark sind, sorgt für kritische Stimmen. Immerhin lässt man sich ein Hintertürchen bei der BOP offen. Die sollte eigentlich ab dem vierten Event jeweils für das gesamte Wochenende gelten. ADAC, Teams und Hersteller haben sich aber dazu entschieden, weiterhin Eingriffe im laufenden Event zu erlauben.

So will man verhindern, dass ein Hersteller komplett hinten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bortolotti vorn: Nach seinen drei Saisonsiegen führt der Italiener das DTM-Feld an

„Ich glaube, dass sehr viele Teams wahnsinnig Geld verbrennen, und die leiden momentan. Wir haben mehr in das Wesentliche gelegt."

Gottfried Grasser, GRT

abfällt oder eben zu sehr dominiert. Die ohnehin viel diskutierte BOP wird dadurch erst recht zum Dauerbrenner. Porsche bekam nach dem Lausitz-Wochenende einen größeren Restriktor, obwohl beide Manthey-Autos dort in die Top 5 fuhren. Auf der anderen Seite bekommen Audi und Mercedes für Spielberg keinen größeren Luftmengenbegrenzer. In der Höhenluft wird demnach vor allem Audi mit den kleinen Restriktoren zu kämpfen haben. Ohnehin ist man auf den Geraden der Konkurrenz schon ausgeliefert. BMW und Ferrari haben mit ihren Turbomotoren die große Trumpfkarte.

Beim Heimspiel des Grasser-Teams bekommt Tabellenführer Bortolotti übrigens weitere Schützenhilfe. Im Zuge eines neuen Sponsor-Deals kehrt der zweite Grasser-Lamborghini zurück. Und der wird mit Werksfahrer Andrea Caldarelli besetzt sein. Teamübergreifende Hilfe im Titelkampf wäre kein Novum in der modernen DTM.

Abgesehen vom sportlichen Geschehen präsentiert sich die Serie als solide aufgestellt. Erst vergangene Woche preschte ein Honda-Team mit der News voran, 2024 mit zwei Autos in die DTM einzusteigen. Das zeigt die Beliebtheit und den Stellenwert der Traditionsserie. Allerdings werden die Startplätze für die nächste Saison wohl nach einem ähnlichen Verfahren wie 2023 vergeben. Das bedeutet: Auch das AiM-Team aus Chemnitz muss einen Bewerbungsprozess durchlaufen und dann auf die Gunst des ADAC hoffen. Die Chancen stehen mit einem neuen Hersteller aber sicherlich nicht schlecht.

Ein Thema der letzten Wochen war ein möglicher dritter Auslands-Event, der den Kalender für 2024 auf neun Rennwochenenden ansteigen lassen würde. Dieser ist unmittelbar an die finanziellen Rahmenbedingungen einzelner Teams gekoppelt. Auch der ADAC hat, obwohl per Satzung zur Förderung des Motorsports verpflichtet, ein gewisses Limit, sodass man nicht aus eigener Tasche die zwei zusätzlichen Rennen stemmen könnte.

Themen? Nur Kleinigkeiten

Das liebe Geld wird hinter den Kulissen immer mehr zum Thema, weil sich die Sponsorensuche zunehmend schwierig gestaltet. „Ich glaube, dass sehr viele Teams wahnsinnig Geld verbrennen, und die leiden momentan", schätzt GRT-Teamchef Gottfried Grasser die aktuelle Situation ein. „Andere fahren mit dem drei- bis vierfachen Budget für ein Auto. Wir haben mehr in das Wesentliche gelegt, damit das Auto performt. Man kann die DTM nach wie vor mit einer guten Kostenstruktur betreiben."

Sprich: Bei allen Bemühungen des Promoters entscheidet immer noch jedes Team selbst, mit wie viel Brimborium es den Sport betreiben will. Dennoch: Ein neunter Event wird unter den aktuellen Rahmenbedingungen wohl eher nicht kommen. Zumal zwar auch viele mögliche Rennstrecken kursieren – vom neu eröffneten Balaton-Ring bis hin zu Le Castellet –, sich aber keine so richtig aufdrängen will. Davon abgesehen geht es momentan jedoch eher um Kleinigkeiten als um existenzielle Dinge.

Im wahrsten Sinne brandheißes Thema waren zuletzt Reifen, die in der Sonne gelagert wurden. Eine Klarstellung später war auch dieses vom Tisch. Das Aufwärmen der Reifen über die Umgebungstemperatur hinaus ist per Reglement sowieso verboten. Das bezieht sich vor allem auf Heizdecken und -zelte. Jetzt wurde zusätzlich festgelegt, dass eine Lagerung in der Sonne ebenfalls nicht erlaubt ist. Das ist allerdings nur fair, schließlich bekommt nicht jedes Team im Fahrerlager oder der Box gleich viel Sonneneinstrahlung ab.

Wenn am kommenden Wochenende also die Saison in ihre entscheidende Phase geht, kann man sich ganz auf die sportlichen Dinge konzentrieren. Und auf die Frage: Wird es einen neuen Meister geben, oder schafft Sheldon van der Linde doch noch das Wunder Titelverteidigung? ■

BMW

Kampf um jeden Platz: Titelkandidaten Feller (l.) und Sheldon van der Linde

GRT/DOMINIC STROHMEIER

Goldener GRT-Lambo: Andrea Caldarelli gibt in Spielberg sein DTM-Debüt

ADAC MOTORSPORT

Sonne oder Schatten: Wo Reifen lagern dürfen, wurde nun klar definiert

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Aus der Titeltraum: Logano (#22) kurz nach dem Treffer von LaJoie (#7)

MOTORSPORT IMAGES

Aus des Meisters

Während Denny Hamlin (Toyota) in Bristol endlich wieder in die Victory Lane fuhr, schied Titelverteidiger Joey Logano (Ford) nach einem unverschuldeten Crash aus dem Meisterschaftsrennen aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Finale der ersten Playoff-Runde bot schon vor dem Start viel Zündstoff. Martin Truex Jr. (Toyota) als Meister der Regular Season ging unterhalb der Cut-Linie ins Rennen. Mit Joey Logano und seinem Ford-Markenkollegen Kevin Harvick standen zwei weitere Champions nah am Abgrund. Praktisch besiegelt schienen die Schicksale von Ricky Stenhouse Jr. (Chevrolet) und Michael McDowell (Ford), denen schon während der Regular Season schlicht der Speed für Titelambitionen fehlte, die sich mit jeweils einem glücklichen Sieg aber trotzdem den Einzug in die Playoffs gesichert hatten.

So war das Ausscheiden der beiden Letztgenannten, trotz Platzierungen in den Top 10, wenig überraschend. Die Frage war, welche zwei Fahrer außerdem ihre Hoffnungen auf die Meisterschaft begraben müssten. Am unglücklichsten war letztlich Logano, der nach einem Ausfall den Cut um gerade einmal vier Punkte verpasste. Corey LaJoie (Chevrolet) hatte sich gedreht und knallte anschließend so unglücklich auf die Hinterachse des Penske-Ford, dass dieser danach nicht mehr zu reparieren war.

Hamlin in Champion-Form

Kevin Harvicks Ausscheiden aus dem Titelrennen war dagegen hausgemacht. Wie zuletzt kam sein Stewart-Haas-Ford einfach nicht auf Touren. Platz 29 besiegelte das Playoff-Aus – auch ihm fehlten letztlich vier Punkte.

Die strahlenden Gesichter kamen an diesem Abend im „Thunder Valley“ aus dem Toyota-Lager. Bubba Wallace pilotierte seinen 23XI-Camry auf Position 14 ins Ziel, was ihm den entscheidenden Vorsprung vor Harvick und Logano verschaffte. Auch Truex schaffte mit einem hart erkämpften 19. Platz den Cut – um gerade mal fünf Punkte.

Das bedeutet, dass alle fünf Toyota-Stammfahrer im nun noch zwölfköpfigen Playoff-Feld verbleiben. Als Favorit darf Denny Hamlin gelten, der seit seinem Pocono-Sieg im Juli immer ein siegfähiges Auto hatte. Da es aber trotzdem erst jetzt wieder mit einem Sieg geklappt hat, fühlt sich die Spanne dazwischen wie eine Ewigkeit an. „Es ist unser Jahr. Ich glaube, wir bringen alles zusammen. Wir sind auf jeder Art von Strecke schnell“, sagt Hamlin im Blick auf die Meisterschaft mit Zuversicht. Die fehlt dem dreifachen Daytona-500-Sieger nämlich nach wie vor. Schon am Sonntag kann er in Texas erneut beweisen, dass er endlich reif für den Titel ist. ■

NASCAR CUP SERIES

Bristol/Tennessee (USA)
29. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Christopher Bell (USA)	Toyota
4.	Chris Buescher (USA)	Ford
5.	Ty Gibbs (USA)	Toyota
6.	Michael McDowell (USA)	Ford
7.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
8.	Brad Keselowski (USA)	Ford
9.	William Byron (USA)	Chevrolet
10.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 29 von 36 Rennen

1.	Byron (Chevrolet)	3036 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	3036
3.	Hamlin (Toyota)	3032
4.	Larson (Chevrolet)	3023
5.	Buescher (Ford)	3021
6.	Busch (Chevrolet)	3019
7.	Bell (Toyota)	3016
8.	Reddick (Toyota)	3014
9.	Chastain (Chevrolet)	3011
10.	Keselowski (Ford)	3011

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: FREUD UND LEID BEI „JUNIOR“

Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) erlebte einen zwiegespaltenen Rennabend in Bristol. Nachdem er bei seinem ersten Start in der laufenden Saison einige Führungsrunden sammelte, musste er das Rennen wegen eines Feuers im Cockpit vorzeitig beenden. Später durfte er sich beim Playoff-Auftakt über den Sieg seines Fahrers Justin Allgaier freuen. Der gab beim Siegerinterview gleich bekannt, auch 2024 weiterhin bei JR Motorsports zu fahren.

TRUCK SERIES: ERSTER FINALIST STEHT FEST

Regular-Season-Meister Corey Heim (Toyota) hat sich in Bristol den Sieg und damit als erster Fahrer sein Final-Ticket für Bristol gesichert. Das Rennen wurde lange von Christian Eckes (Chevrolet) dominiert, kurz vor Schluss wurde er im Überrundungsverkehr aber noch vom späteren Sieger abgefangen.

CUP SERIES: PLAN FÜR VAN GISBERGEN STEHT

Shane van Gisbergen wechselt wie erhofft in die USA. Beim Team Trackhouse Racing wird er 2024 zunächst eine Art „Lehrjahr“ machen, indem er u. a. in allen drei nationalen Serien Teilzeit-Programme absolviert. Das Ziel ist und bleibt aber natürlich ein Vollzeit-Drive im Cup.

EURONASCAR: XFINITY-GAST IN OSCHERSLEBEN

Das deutsche Team 3F Racing wollte eigentlich schon dieses Jahr in den Cup einsteigen, doch vor allem der Papierkrieg sorgt immer wieder für Verzögerungen. Beim Auftritt der Euro Series in Oschersleben am kommenden Wochenende wird die Mannschaft von Dennis Hirtz einen Gaststart absolvieren. Beim NASCAR-Debüt des Teams sitzt Ryan Vargas (22) am Steuer, der in der zweiten amerikanischen Liga (Xfinity Series) bereits 67 Rennstarts vorzuweisen hat.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supercars

Historischer Triumph

Beim ersten Langstreckenrennen der Saison in Sandown ging der Sieg an Broc Feeney und Jamie Whincup (Chevrolet). Für beide war es ein historisches Ereignis.

Von: **Michael Bräutigam**

Über Jahre war die Triple-Eight-Mannschaft in Sandown das Team, das es zu schlagen galt. Und auch beim Comeback des ikonischen Langstreckenrennens jubelten am Ende zwei Piloten aus der Erfolgstruppe. Rekordmeister Jamie Whincup, mittlerweile Teammanager bei „888“, legte in einem starken Start-Stint den Grundstein, indem er sich an die Spitze kämpfte. Feeney führte das Feld in der Folge ebenfalls souverän in die Schlussphase.

Allerdings musste 17 Runden vor Schluss das Safety Car noch mal auf die Strecke kommen, weil Cam Hill (Chevrolet) mit Lenkungsproblemen gestrandet war.

Der Vorsprung von Feeney war also futsch – und mit den Erebus-Fahrern Brodie Kostecki sowie Will Brown hatte er zwei starke Verfolger. Tabellenführer Kostecki hielt den Druck aufrecht, während Brown nach einem kleinen Ausrutscher den zweiten Triple-Eight-Camaro von Shane van Gisbergen passieren lassen musste. Dessen Cockpit übernimmt Brown nächstes Jahr.

Feeney blieb dagegen bis zum Schluss cool. Mit seinen 20 Jahren wurde er jüngster Sandown-Sieger aller Zeiten. Auch Whincup schaffte Historisches: Nach Siegen mit Ford und Holden gewann er nun als erster Fahrer überhaupt mit drei verschiedenen Marken das Sandown 500. ■

MOTORSPORT IMAGES

Strahlende Sandown-Sieger: Triple-Eight-Fahrer Feeney (l.) und Whincup

TCR Italien

Zweimal Langeveld

Mit einem Doppelsieg in Monza hat Titelverteidiger Niels Langeveld (Honda) die Tabellenführung übernommen. Dabei profitierte er auch von einem wahren Strafen-Feuerwerk.

Von: **Michael Bräutigam**

Angesichts 40 Startern im königlichen Park war mit viel Chaos und nicht weniger Safety-Car-Action gerechnet worden. Im ersten Durchgang musste das Feld gleich dreimal eingefangen werden, weil es teils heftige Szenen gab. In den Phasen dazwischen wurde das Ergebnis ausgefochten, wobei Franco Girolami (Audi) vor Pole-Mann Ruben Volt (Honda) als Erster die Zielflagge sah. Nach dem Rennen wurden allerdings noch zehn (!) Fahrer bestraft, darunter Girolami und Volt.

Der Argentinier hatte unter Gelb überholt, der Este in einer anderen Situation die Schikane abgekürzt. Statt P1 und P2 hieß es neu P9 und P10 – und Langeveld freute sich über den Sieg.

Im zweiten Lauf schoss der Niederländer vom fünften Startplatz gleich auf P2 vor und schnappte sich kurz darauf die Führung. Mit diesmal nur einer Safety-Car-Phase fuhr er einem ungefährdeten erneuten Sieg entgegen. Girolami wurde vom achten Startplatz aus Zweiter. Aurélien Comte (Cupra) komplettierte das Podest. Die Top 3 des zweiten Laufs sind es nun auch in der Tabelle. Langeveld führt mit 267 Punkten vor Girolami (260) und Comte (256). Insgesamt haben noch fünf Fahrer Titelchancen. ■

TCR ITALY/ACI SPORT

Enges Duell auf der Strecke und in der Tabelle: Langeveld gegen Girolami

NACHRICHTEN

TCR DÄNEMARK: HALDER NOCH IM TITELRENNEN

Die vorletzte Saisonstation der TCR Dänemark brachte eine Vorentscheidung im Titelkampf. Weil alle direkten Meisterschaftskonkurrenten mindestens einen Nuller schrieben, liegt Kasper Jensen (Honda) auf Kurs Richtung seines vierten Titels in Folge. Der Däne gewann zwei Rennen im Padborg Park. Mike Halder (Audi) gewann ebenfalls einen der drei Läufe und hat damit zumindest noch rechnerische Chancen. Als Tabellenzweiter hat er aber schon 39 Punkte Rückstand auf Jensen. Platz 2 bis 4 der Tabelle liegen dagegen nur um zehn Zähler getrennt.

SUPERCARS: VERSPÄTUNG FÜR SIMONA DE SILVESTRO

Eigentlich hätte Simona de Silvestro sich längst bei Testfahrten auf ihr Supercars-Comeback vorbereiten sollen. Weil sie aber erst eine Blinddarm-Not-OP über sich ergehen und sich davon in der Schweiz erholen musste, hat sich der Zeitplan verschoben. Mittlerweile ist sie in Australien angekommen und war auch schon beim 500-km-Rennen in Sandown bei Dick Johnson Racing zu Gast. In Kürze soll dann auch die Testarbeit mit dem DJR-Team starten. In Bathurst spannt sie mit dem erst 18-jährigen Kai Allen bei einem Wildcard-Einsatz zusammen.

24H SERIES: ERSTER 24H-SIEG FÜR NEUEN AUDI

Beim Finale der 24h Series (24h von Barcelona) holte das Team Wolf Power Racing trotz eines frühen Antriebswellen-Defekts endlich den ersten TCE-Gesamtsieg bei einem 24h-Rennen für den neuen Audi. Die siegreiche Besatzung bestand aus Jasmin Preisig, Miklas Born, Ivars Vallers und Roberto Ferri. Der Gesamt-Titel in der TCE-Wertung der 24h Series ging derweil an das dänische Team Holmgaard Motorsport mit ihrem Cupra Leon.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

POLARITY PHOTO

POLARITY PHOTO

Dani Pedrosa (#26) hinter Weltmeister Francesco Bagnaia: „Er bremst sehr spät und tief in die Kurven hinein“

KTM-Testfahrer Dani Pedrosa war die Überraschung des Misano-Wochenendes. Der 37-Jährige erklärt, warum es so gut lief, was das Wochenende in ihm verändert hat, und ob wir ihn in Zukunft öfter fahren sehen.

Von: **Imre Paulovits**

Wie empfanden Sie selbst Ihren sensationellen Wildcard-Einsatz in Misano?
Es war ein wirklich gutes Wochenende, und ich habe die Rennen sehr genossen. Ich hatte bessere Starts als in Jerez, auch die ersten Kurven gingen besser, so habe ich mich gleich relativ weit vorne einordnen können. Ganz problemlos waren die Rennen aber nicht, am Samstag fühlte ich mich beim Überholen etwas eingerostet, und ich habe einfach keine Stelle gefunden, um an Bagnaia vorbeizukommen, obwohl ich schneller war als er. Dabei hat es mich natürlich gereizt, aufs Podest zu kommen, und ich hatte den Speed dazu. Am Sonntag hatte ich zunächst Probleme, den mittleren Hinterreifen auf Temperatur zu bekommen. Ich hatte in der ersten Runde einige Rutscher, und da habe ich den Anschluss an die ersten drei verloren. Dann hat mich Brad Binder überholt. Ich sah ihn kommen, und ich dachte, ich lasse ihn mal machen, denn ich kann ihm nicht folgen. Dann merkte ich, dass der Reifen besser wurde, ich konnte meinen Abstand halten. Dann ist Binder gestürzt. Ich habe dann gemerkt, dass ich weiter mit den Vorderleuten mithalten kann. Da habe ich mir gesagt, ich versuche mal, etwas schneller zu fahren, und konnte auch gleich 1.31er-Zeiten fahren. Da habe ich gemerkt, dass ich sogar auf die Spitze aufhole. Als ich aber fast an der Gruppe dran war, hatte ich einen gewaltigen Highsider und bin fast gestürzt. Da habe ich den Anschluss wieder verloren. Ich war aber nie weit weg, und ich habe gehofft, dass sich die vorderen drei in Kämpfe verwickeln, denn dann könnte ich um das Podest kämpfen. In den letzten Runden habe ich dann gemerkt, dass Pecco Probleme bekommt und von den anderen abreißt. Ich habe versucht, so nah wie möglich an ihn heranzukommen, und schließ-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Wir wissen jetzt, woran wir weiterarbeiten müssen“

lich war ich auch gleich hinter ihm. Aber als er gemerkt hat, dass ich komme, hat er seine letzte Energie mobilisiert und konnte mich auf Abstand halten. So habe ich das Podest wieder knapp verpasst. Ich bin mit dem Wochenende trotzdem zufrieden und glücklich. Wir können auch mit dem Ergebnis unserer beiden Wildcard-Einsätze in Jerez und Misano grundsätzlich zufrieden sein. Wir haben bei beiden unterschiedliche Ziele erreicht und konnten beide Male mit unserer Performance zufrieden sein.

Wie erklären Sie sich Ihre Konkurrenzfähigkeit?
Sicher hat das Team einen sehr guten Job gemacht, und das Motorrad lief gut. Ich habe auch vom Werk sehr viel Unterstützung. Dass ich gleich so gute Rundenzeiten fahren konnte, fühlte sich sehr gut an, und es war auch gut, dass ich da, wo ich zu Beginn des Wochenendes unsicher war, noch dazugelernt habe.

Die anderen Fahrer konnten Ihr Talent aber gar nicht genug hervorheben.
Ich kann schlecht über mein eigenes Talent sprechen. Wir hatten in der Vergangenheit viele talentierte Fahrer. Jorge Lorenzo, Casey Stoner, Valentino Rossi, Marc Márquez. Aber auch heute gibt es viele talentierte Fahrer. Wenn ich nur sehe, welches Tempo Jorge Martín in beiden Rennen gegangen ist – das hat mich überrascht. Was Bagnaia verletzt gezeigt hat, war auch beeindruckend. Wenn mir die anderen Komplimente machen, ist das schön, aber es gibt viele Talente in der Startaufstellung.

Was haben Sie in den Rennen herausfinden können?
Die Rennen liefen gut, das Motorrad hat gute Leistung gebracht, und wir konnten es mit den Ducatis vergleichen. Wir wissen, woran wir weiterarbeiten müssen. Ich war mehrere Runden hinter Bagnaia und konnte seinen Fahrstil studieren, auch wenn er nicht in Bestform war. Und ich konnte auch studieren, wie er sein Motorrad einsetzt, und wie sein Motorrad funktioniert. Mir sind einige Punkte aufgefallen, in denen er die Ducati einsetzt. Wir müssen jetzt analysieren, welche seine starken Punkte sind, und welche die der Ducati. Es gibt aber definitiv Bereiche, wo wir noch Schritte machen können. Aber dass er sehr spät und tief in die Kurven hineinbremsen kann, erzählen immer alle, und das hat er mir besonders im Sprintrennen auch bewiesen.

„Es hat früher außergewöhnliche Talente gegeben, aber es gibt auch viele Talente in der heutigen MotoGP-Startaufstellung.“

Dani Pedrosa

Haben die Reifen über die Distanz nachgelassen?
Ich hatte schon zu Mitte des Rennens einen Drop. Da musste ich den Hinterreifen beim Öffnen des Gasgriffs managen. Ich hatte von da an etwas mehr Spinning aus den Kurven heraus, aber das war bei den anderen Fahrern auch nicht anders.

Sie hatten eine Warnung der Stewards wegen Unterschreiten des Mindestluftdrucks bekommen.
Ja. Ich denke, das Team hat den Druck so bemessen, dass ich im Pulk fahren würde und sich der Reifen aufheizt. Und ich war so ziemlich das ganze Rennen über allein. Da ist der Reifen wohl nicht so heiß geworden und hat den Mindestdruck nicht zusammengebracht. Im Sprintrennen sind wir höheren Druck gefahren. Und ich muss sagen, dass das Gefühl damit besser war. Mit zu wenig Druck fühlte sich die Front schwerer an.

Ist es wirklich ein Sicherheitsrisiko, den Minimaldruck zu unterschreiten?
Was technisch mit dem Reifen passieren könnte, kann ich nicht beantworten. Wenn der Reifendruck über 2,1 bar geht, haben wir null Grip und null Bremsleistung. Das ist definitiv gefährlich. Das ist auch der Punkt, wo sich die Fahrer am meisten beschweren. Geht es über 2,0, 2,1 bar, beginnt der Reifen zu blockieren, hat keinen Grip, und es ist sehr leicht, einen Fehler zu machen und zu stürzen. Was bei zu wenig Druck geschieht, weiß ich nicht, bei mir war das Gefühl einfach nicht so gut.

Wie ist das Gefühl überhaupt mit den heutigen MotoGP-Motorrädern, wenn man längere Zeit hinter jemandem herfährt?
Das verhält sich sicher auf jeder Strecke anders. Den Effekt, dass sich die Reifen aufheizen, der Luftdruck hochgeht und der Grip nachlässt sowie dass hinter jemandem der Anpressdruck nachlässt und man nicht mehr so schnell fahren kann, hat man in irgendeiner Form aber immer. Als ich Abstand hatte, konnte ich leicht mein Tempo fahren, aber sobald ich hinter Bagnaia war, musste ich mich bei den Bremspunkten und in den Kurven anpassen, weil sich das Motorrad anders verhalten hat. Das Ganze ist auch weniger konstant. Es kann sein, dass sich für einige Runden alles in Ordnung anfühlt, dann schüttelt es plötzlich wie verrückt. Es ist auf alle Fälle schwieriger. Es ist heutzutage besser, wenn man niemanden vor sich hat.

Wie fühlte sich der neue Rahmen an?
Das Motorrad hat damit gut performt. Ein wesentlicher Punkt dieses Wildcard-Einsatzes war, zu sehen, wie sich dieser Rahmen verhält, wenn ich mit ihm zusammen mit anderen Fahrern fahre, auch im Windschatten. Ich sehe, dass wir bestimmte Bereiche noch verbessern müssen, aber wir stehen mit ihm auch erst ganz am Anfang. Wir hatten uns entschieden, diese Chance zu nutzen und durch den Renneinsatz ein größeres Wissen über ihn zu erlangen. Wir testen ihn weiter, am Montag sind ihn auch die Werksfahrer gefahren. Unser Hauptziel ist es, dass er in Zukunft überall besser wird.

Waren Sie nach so langer Zeit ohne Rennen ausgehungert?
Nein, das ist eher andersherum. Je länger man weg ist, desto weniger ist der Wille da, es wieder zu machen. Der Grund für die beiden Wildcards war in erster Linie, weil wir wussten, dass sie hilfreich für unsere Arbeit sein würden.

Denken Sie nach diesen tollen Rennen vielleicht daran, wieder Vollzeit zu fahren?
Ganz im Gegenteil. Nach diesem Wochenende ist es für mich noch klarer, dass ich es nicht will.

Werden wir Sie nächstes Jahr wieder fahren sehen?
Das weiß ich noch nicht. ■

Dani Pedrosa

Geburtstag: 29.10.1985
Geburtsort: Sabadell (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2001: 125 ccm, Honda (8.)
2002: 125 ccm, Honda (3.)
2003: 125 ccm, Honda (1.)
2004: 250 ccm, Honda (1.)
2005: 250 ccm, Honda (1.)
2006: MotoGP, Honda (5.)
2007: MotoGP, Honda (2.)
2008: MotoGP, Honda (3.)
2009: MotoGP, Honda (3.)
2010: MotoGP, Honda (2.)
2011: MotoGP, Honda (4.)
2012: MotoGP, Honda (2.)
2013: MotoGP, Honda (3.)
2014: MotoGP, Honda (4.)
2015: MotoGP, Honda (4.)
2016: MotoGP, Honda (6.)
2017: MotoGP, Honda (4.)
2018: MotoGP, Honda (11.)
2022: MotoGP, KTM (25.)
2023: MotoGP, KTM (zzt. 18.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zeiten und was sie w

Am Montag nach dem Misano-GP fand wieder der traditionelle Testtag statt, an dem erste Prototypen der 2024er-MotoGP-Bikes zu sehen waren. Viel Fortschritt war bei den Japanern trotzdem nicht zu sehen, dafür konnten mehrere Piloten ihre Probleme vom Wochenende lösen. Weil aber viele gar nicht teilnahmen, sind die Zeiten noch wenig aussagekräftig.

Von: **Imre Paulovits**

Weil sich so viele Fahrer verletzt hatten und ihre Wunden leckten, nahmen nur 16 Piloten am Montagstest in Misano teil. Ducati war komplett aufgerieben: Francesco Bagnaia brauchte nach seinem heroischen Auftritt erst einmal eine Ruhepause. Enea Bastianini fällt nach seiner Sprunggelenk- und Hand-OP für mindestens einen Monat aus, und auch Testfahrer Michele Pirro, der bei seinem Wildcard-Einsatz am Sonntag von Jack Miller abgeräumt wurde, fühlte sich danach nicht einsatzbereit. So packten die Roten noch am Sonntagabend ein, und der Test fand ohne sie statt. Man kann aber davon ausgehen, dass sie auf der Strecke, die nur etwas mehr als 100 Kilometer von der Fabrik entfernt liegt, ohnehin schon das meiste, was sie vor Saisonende auf der Strecke haben wollen, bereits in Misano probiert hatten. Auch Marco Bezzecchi und Fabio Di Giannantonio fehlten von der Bologneser Armada.

Starker Tobak

Dafür arbeitete Honda mit dem Prototyp weiter, den Stefan Bradl am Wochenende eingesetzt hatte. Sowohl Marc Márquez als auch Joan Mir hatten ein Exemplar. Während Mir nur einen kurzen Stint am Morgen und einen am Nachmittag mit dem neuen Motorrad fuhr und sich sonst auf Abstimmungsarbeiten mit dem bisherigen Motorrad konzentrierte, arbeitete sich Márquez durch die einzelnen Bereiche der neuen Maschine. Doch was er hinterher zum Besten gab, ließ aufhorchen. „Man muss das Motorrad anders fahren als das alte, aber die Probleme sind dieselben, also müssen wir weiterarbeiten“, hielt Márquez gar nicht hinter dem Zaun. „Die Sitzposition ist anders, aber wie bei jedem neuen Motorrad gewöhnt man sich dran, und es wird natürlich. Aber um auf Rundenzeit zu kommen, ähnelt es doch wieder dem aktuellen Motorrad. Natürlich erwartet man immer mehr, aber wir arbeiten weiter, und es war erst der erste Eindruck. Wir haben viele neue Ingenieure in der Box, und sie können sich mit den Informationen nun an die Arbeit machen. Aber wenn das die Basis für unser nächstjähriges Motorrad ist, sind wir noch zu weit weg. Dies ist aber ein neues Motorrad, und die neuen Ingenieure arbeiten noch nicht lange an dem Projekt, wir müssen ihnen Zeit lassen, auch wenn der nächste Test in Valencia schon in zwei Monaten ist. Mal sehen, ob sie bis dahin einen Schritt machen können. Bislang war der Motor der alte, das Motorrad hat nur ein neues Fahrwerk und neue Karosserieteile.“ Aber dann fuhr Márquez fort, und die Gesichter versteinerten: „Bis Indien oder Japan werde ich über meine Zukunft entscheiden. Es gibt zwei Pläne, ich habe mich bereits für einen entschieden. Ich will mir aber noch bis dahin Zeit lassen.“

> „Wenn das die Basis für unser nächstjähriges Motorrad ist, sind wir noch zu weit weg. Es gibt zwei Pläne für meine Zukunft, ich werde mich demnächst entscheiden.“
>
> Marc Márquez

Auch bei Yamaha gab es nicht zu viele glückliche Gesichter. Fabio Quartararo probierte einen neuen Motor, wirklich zufrieden war er damit aber nicht. „Ich hatte ein viel besseres Gefühl erwartet“, sag-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Luca Marini: Mit neuer Abstimmung bei gutem Grip die mit Abstand beste Zeit hingelegt

VR46

ert sind

MOTOGP

Maverick Viñales: Potenzial vom Wochenende weiter unterstrichen

POLARITY PHOTO

Brad Binder: Die KTM strebt immer stärker in Richtung Spitze

te es der Weltmeister von 2021 geradeheraus. „Wir müssen nun alles analysieren und uns für den Valencia-Test verbessern. Wir hatten aber auch positive Dinge dabei, wie den Spoiler für die Schwinge, den wir vielleicht schon dieses Jahr einsetzen werden. Aus dem, was wir in Misano herausgefunden haben, wollen die Ingenieure nun für Valencia noch neue Teile bauen."

Weiter Europa

Die KTM-Piloten probierten das Fahrwerk, mit dem Dani Pedrosa am Wochenende gefahren war, es war auffällig, dass sowohl Brad Binder als auch Jack Miller in den Top 5 der Zeiten abschlossen, eher ungewöhnlich für die Testtage der Österreicher. „Wir haben die zwei Rahmen miteinander verglichen, und beide haben ihre Stärken. Am besten wäre, wenn wir beide kombinieren könnten, dann wären wir richtig gut", so Brad Binder. „Ich hatte mich eigentlich sehr wohlgefühlt, man muss bei diesen Tests aber aufpassen. Es liegt so viel Gummi auf der Strecke. Es hat viel besseren Grip als sonst, und die Schwächen können sich leicht verstecken. Wir haben aber für den Motor einiges herausgefunden, woran sie jetzt im Werk arbeiten können. Wir haben auch an meiner Abstimmung gearbeitet, und ich bin da recht glücklich über den Fortschritt, den wir gemacht haben. Wir haben aber noch sehr viel in der Leitung für die nächsten Rennen und für nächstes Jahr."

Bei Aprilia gab es einen neuen Rahmen, außerdem probierte Aleix Espargaró Elektronik-Updates. Der Spanier, der dieses Jahr bereits zwei Grands Prix gewonnen hat, zeigte sich zufrieden. „Es war noch nicht der Kohlefaser-Rahmen, den Lorenzo Savadori bereits probiert hat, es ist einer, der etwas weicher ist als unser aktueller. Er ist nicht besser und nicht schlechter, einfach anders, und wir müssen ihn noch auf anderen Strecken ausprobieren." Aber für die Achillesferse, die Kupplung und die Startelektronik, gab es diesmal nichts Neues.

So war es schließlich Luca Marini, der mit der Vorjahres-Ducati die Bestzeit fuhr und mit einem breiten Grinsen seinen kurzen Heimweg antrat. Der VR46-Pilot blieb aber auf dem Boden der Tatsachen: „Die Strecke ist am Montag immer besser. Ich hatte schon am Wochenende ein gutes Gefühl, es ist aber einfacher, wenn man alleine und ohne Druck fährt. Wir haben einiges an der Geometrie und an der Dämpfung probiert. Die Ducati-Ingenieure und mein Crewchief haben sich die Daten der letzten Rennen angesehen und mir ein anderes Setting zusammengestellt. Und damit konnte ich bessere Rundenzeiten fahren als mit meiner Abstimmung vom Wochenende." ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Misano (I), 11.09.2023, Bestzeiten

1.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	1.30,602	49 Runden
2.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	1.30,836	42
3.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.31,154	36
4.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	1.31,168	27
5.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	1.31,175	44
6.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.31,177	50
7.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	1.31,232	37
8.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.31,301	44
9.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	1.31,337	26
10.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	1.31,362	32
11.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.31,381	25
12.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.31,434	40
13.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	1.31,532	14
14.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.31,575	28
15.	Augusto Fernández (E)	KTM RC16	1.31,686	28
16.	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	1.31,687	43

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

KTM-Rahmen: Durch die Lackschicht sieht man nur, dass er keine Schweißnähte hat, Struktur noch geheim

KOVÁCS

Ganz viel Kohle

Auch beim Test in Misano zeichnete sich nicht ab, dass die Dominanz der europäischen Bikes bald ein Ende nehmen könnte. Ganz im Gegenteil: Es waren wieder die europäischen Werke, die Innovationen zeigten, allen voran mit dem Einzug von Kohlefaser beim Rahmen.

Von: **Imre Paulovits**

Wer bei diesem Test nach dem Misano-GP große Neuerungen erwartet hatte, der wurde enttäuscht. Denn bis auf kleinere Details konnte man alles schon bei den letzten Wildcard-Einsätzen der Testfahrer sehen. Aber eines wurde deutlich: Es sind Aprilia und KTM, die erfolgreich versuchen, die Lücke zu Ducati zu schließen, die in die Trickkiste greifen und es mit neuen Technologien versuchen.

Wobei es Kohlefaser-Rahmen schon früher gab, Ducati hatte ihn gar vor mehr als einem Jahrzehnt bereits als kompakte Einheit der Airbox ausgelegt, aber damit damals Schiffbruch erlitten. Doch dass sich mit dem faserverstärkten Kunststoff der gesamte kontrollierte Flex noch genauer darstellen lässt, wenn es richtig ausgelegt wird, das schwirrte den Konstrukteuren schon länger im Kopf herum. Und da mittlerweile so ziemlich alle Bereiche bis ans Limit ausgereizt sind, verwundert es nicht, dass sich gleich zwei Hersteller dranmachten.

Der Aprilia-Rahmen wurde bereits von Lorenzo Savadori mehrfach getestet, der von KTM wurde mit Dani Pedrosa erfolgreich während des Wochenendes eingesetzt. Von außen lässt sich von seiner Struktur nicht viel erkennen, und es ist mit großer Wahrscheinlichkeit eine Verbundstruktur aus mehreren Kunstfasern. Nachdem Pedrosa den Belastungstest übers Wochenende gemacht hatte und dabei sehr gut aussah, probierten ihn sowohl Brad Binder als auch Jack Miller und konnten dem Teil einige Vorteile abgewinnen. Worin sich beide einig waren: Die Technologie steht erst am Anfang, es steckt Riesenpotenzial drin. Was im Umkehrschluss aber auch bedeutet, dass die anderen Hersteller auch mitziehen müssen und hier der nächste Technologiekrieg ausbrechen könnte. In der Formel 1 ist diese Technologie seit 40 Jahren Standard, entsprechend gibt es viel Wissen, und vieles ist im Vierradbereich auch mittlerweile serienreif – wenn auch im Hochpreis-Sektor.

Im Zugzwang

Bei Honda sah man gleich zwei Exemplare von dem Prototyp, mit dem Stefan Bradl das Wochenende bestritten hat. Da Honda in der letzten Zeit klar Probleme hat, den aerodynamischen Anpressdruck und die mechanische Traktion unter einen Hut zu bringen, wird natürlich an der Gewichtsverteilung gearbeitet. Das neue Motorrad versucht den Schwerpunkt nach oben zu verschieben, um so beim Beschleunigen mehr Pitch aufs Hinterrad zu bekommen. Wirklich zeigen, ob das neue Paket Potenzial hat, wird es aber erst, wenn es mit einem neuen Motor kombiniert wird, weil es sehr von der Traktion von dessen Gasannahme abhängt.

Bei Yamaha gab es einen neuen Motor, aber dieser ist sicherlich nicht die letzte Version. Dort gab es auch einen neuen Rahmen dazu, bis zum Test in Valencia sollten beide Teile überarbeitet werden.

Wenn von Ducati bei dem Test auch nichts Neues zu sehen war, hat sich auch bei den Bolognesern etwas getan: Wie erwartet, hat Franco Morbidelli für den zweiten Platz bei Pramac unterschrieben. Der Moto2-Weltmeister von 2017 und MotoGP-Vizeweltmeister von 2020 wird die zweite D16 GP24 neben Jorge Martín fahren. ■

KOVÁCS

Aprilia: Neuer Schwingenspoiler könnte noch dieses Jahr zum Einsatz kommen

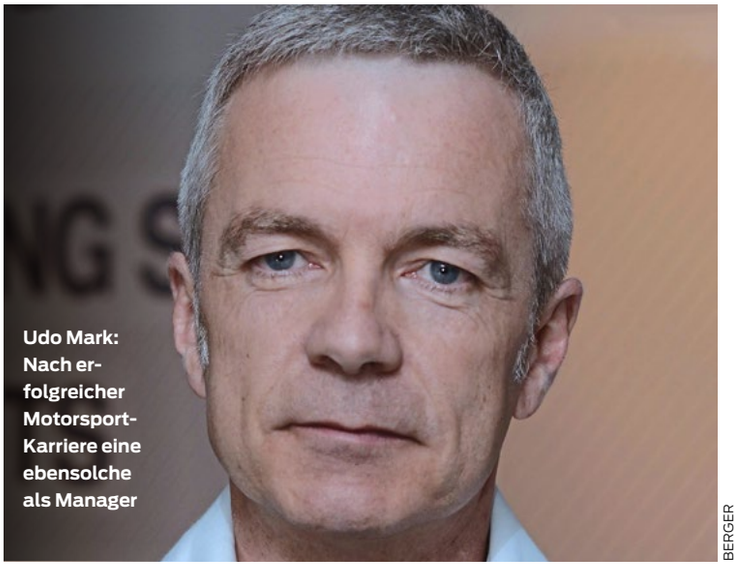
KOVÁCS

Honda: Neue Sitzbank- und Tankverkleidung, neuer Auspuff und Rahmen

KOVÁCS

Yamaha: Neuer Motor und Rahmen für 2024 in Misano probiert

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Udo Mark: Nach erfolgreicher Motorsport-Karriere eine ebensolche als Manager

BERGER

Udo Mark 60

Der Schwarzwälder Udo Mark gewann zwei deutsche Superbike-Meisterschaften und die Thunderbike-Trophy der Dorna. Am 20. September wird er 60 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Er galt als die Nachwuchshoffnung der deutschen Superbike-Szene: 1991 überrumpelte ein junger Schwarzwälder den hohen Favoriten Andreas Hofmann von Saisonbeginn an und wurde auf der im grellen Pink-Weiß lackierten Mitsui-Yamaha erster Meister der professionell organisierten Pro Superbike. Daraufhin ermöglichte ihm Yamaha eine Superbike-WM-Saison, doch die sollte ihm nicht glücken. Dass er nichts verlernt hat, zeigte Mark 1994, als er auf der Lortz-Ducati alle Importeurs-Teams schlug und seinen zweiten DM-Titel sicherte. 1995 organisierte Peter Rubatto ein Team für Mark in der kurzlebigen Thunderbike-Trophy, die er gewann. Als Teamchef machte Mark dann Jörg Teuchert zum Supersport-Weltmeister. Mit seiner Erfahrung wurde er Motorsport-Manager bei BMW Motorrad und half Markus Reiterberger in die Superbike-WM. Heute betreibt er seine eigene Veranstaltungsagentur.

Herzlichen Glückwunsch zum 60., lieber Udo Mark! ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Stefan Bradl wird Álex Rins auf der LCR-Honda in Indien und Japan vertreten.

MOTORRAD-WM

In der letzten Woche wurden einige Plätze in der Moto2 und der Moto3 für 2024 fixiert. In der Moto2 wechselt Ai Ogura ins neue Team von MT Helmets, wo das Personal und Sergio García aus der Pons-Zeit bleiben. Bei Honda Asia rückt der Indonesier Mario Aji aus der Moto3 auf den Platz von Ogura auf. Bei Aki Ajo fahren 2024 Deniz Öncü und Celestino Vietti in der Moto2 und José Antonio Rueda und Xabi Zurutuza. Albert Arenas fährt bei Gresini. Nach seinem vielversprechenden Wildcard-Auftritt auf dem Red Bull Ring hat der 18-jährige Schweizer Noah Dettwiler einen Zweijahres-Vertrag bei CIP Green Power GP für die Moto3 unterschrieben. Damit hat der Schützling von Tom Lüthi den ersten Schritt seines großen Traumes wahr machen können.

SUPERBIKE-WM

Danilo Petrucci hat seinen Vertrag bei Barni-Ducati um ein weiteres Jahr verlängert. In der Supersport-WM wird 2024 Adrien Huertas die Werks-Ducati fahren. In der Supersport-300-WM hat das Freudenberg-KTM-Team Weltmeister und WM-Leader Jeffrey Buis für das nächste Jahr verpflichtet.

Vorschau GP Indien

ZEITPLAN

GP von Indien
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 22. September 2023		
6.00–6.50	Moto3	1. Training
7.05–8.00	Moto2	1. Training
8.15–9.25	MotoGP	1. freies Training
10.15–11.05	Moto3	2. Training
11.20–12.15	Moto2	2. Training
12.30–14.00	MotoGP	Training
Samstag, 23. September 2023		
5.40–6.10	Moto3	3. Training
6.25–6.55	Moto2	3. Training
7.10–7.40	MotoGP	2. freies Training
7.50–8.05	MotoGP	Qualifying 1
8.15–8.30	MotoGP	Qualifying 2
9.50–10.05	Moto3	Qualifying 1
10.15–10.30	Moto3	Qualifying 2
10.45–11.00	Moto2	Qualifying 1
11.10–11.25	Moto2	Qualifying 2
12.00	MotoGP	Sprintrennen
Sonntag, 24. September 2023		
8.10–8.20	Moto GP	Warm-up
8.30–9.10	MotoGP	Fahrerparade
9.30	Moto3	Rennen, 17 Rdn.
10.45	Moto2	Rennen, 19 Rdn.
12.30	MotoGP	Rennen, 24 Rdn.

STATISTIK

GP von Indien

Neue Veranstaltung, deshalb bislang keine Sieger und Rekorde

STAND DER MOTORRAD-WM 2023

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23	283
2.	Jorge Martín (E)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	247
3.	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	218
4.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	173
5.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	160
6.	Johann Zarco (F)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	147
7.	Luca Marini (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	135
8.	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	128
23.	Jonas Folger (D)	GasGas Factory Racing Tech3	KTM RC16	9
28.	Stefan Bradl (D)	HRC Team	Honda RC 213 V	5

Moto2

1.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	211
2.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	177
3.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	146
4.	Arón Canet (E)	Pons Wegow Los40	Kalex	116
5.	Alonso López (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	116
6.	Celestino Vietti (I)	Fantic Racing	Kalex	106
7.	Filip Salac (CZ)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex	91
8.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	89
9.	Fermín Aldeguer (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	84
21.	Lukas Tulovic (D)	Liqui Moly Husquarna IntactGP	Kalex	12

Moto3

1.	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM	161
2.	Ayumu Sasaki (J)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Husqvarna	157
3.	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda	149
4.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Ajo	KTM	144
5.	David Alonso (CO)	GasGas Aspar Team	GasGas	140
6.	Iván Ortolá (E)	Angeluss MTA Team	KTM	132
7.	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets - MSI	KTM	98
8.	José Antonio Rueda (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	88
9.	Stefano Nepa (I)	Angeluss MTA Team	KTM	70
10.	David Muñoz (E)	BOE Motorsport	KTM	66

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Werner Haas 1953 auf der NSU Sportmax: Bester Fahrer der besten Maschine

FIM/MAURICE BÜLA

Doppelter Haas

Beim WM-Finale 1953 gewann Werner Haas auf NSU sowohl den 125er- als auch den 250er-WM-Titel und befreite damit eine ganze Nation.

Von: **Imre Paulovits**

Beim WM-Finale 1953 in Monza herrschte Feststimmung bei den angereisten deutschen Fans. NSU-Werksfahrer Werner Haas sicherte sich mit einem Sieg bei den 125ern den WM-Titel, und keine zwei Stunden später wurde er auch bei den 250ern Weltmeister! Der 26-Jährige aus Augsburg hatte Deutschland nach der schweren Zeit seit Kriegsende mit einem Schlag wieder an die Spitze des internationalen Motorsports gebracht.

Es war auch der Lohn harter Arbeit bei NSU. Bereits Ende 1949 experimentierte NSU-Chefkonstrukteur Albert Roder mit Saugmotoren für den Rennsport, 1951 genehmigte die Chefetage zunächst die Entwicklung einer Rennmaschine für die 125er- und kurze Zeit später auch für die 250er-Klasse. Sie mussten bei ihren ersten Einsätzen 1952 aber feststellen, dass sie den Italienern von MV Agusta bei den 125ern und Moto Guzzi bei den 250ern leistungsmäßig noch hinterherhinkten. Beim Großen Preis von Deutschland auf der Solitude verletzten sich die NSU-Werksfahrer Karl Hofmann und Roberto Colnago im Training, und die Neckarsulmer standen bei ihrem Heim-GP ohne Fahrer da. So fragten sie bei Privatfahrer Werner Haas, der mit einer Puch genannt hatte, nach, ob er die Werks-Rennfox fahren wolle. Und er gewann den deutschen WM-Lauf vor Weltmeister Carlo Ubbiali!

Der Senkrechtstarter

Haas hatte nach dem Krieg mit einer steinalten NSU 500 SS Bullus seine Rennkarriere begonnen. Er wurde Versuchsfahrer bei den Adrie-Werken, löste 1952 die internationale Lizenz, nannte beim deutschen Grand Prix auf der Solitude und konnte gleich seinen ersten WM-Start gewinnen. Danach nahm ihn NSU gleich unter Vertrag, und beim Großen Preis der Nationen in Monza wurde er bei den 250ern zeitgleich mit dem frischgebackenen Weltmeister, dem Moto-Guzzi-Werksfahrer Enrico Lorenzetti, abgewunken.

AUTOHAUS WERNER HAAS

Werner Haas 1953 auf der NSU Rennfox: Die italienische Übermacht besiegt

1953 startete Haas die Saison auf der Isle of Man gleich mit zwei zweiten Plätzen hinter Leslie Graham auf der MV Agusta und Fergus Anderson auf der Moto Guzzi. Mit einem Doppelsieg in Assen übernahm er die WM-Führung, zwei weitere Siege in Ulster und Monza bei den 125ern brachten ihm genauso den Titel wie ein Sieg in Schotten und zwei zweite Plätze in Ulster und Monza bei den 250ern.

Für das Jahr 1954 verkleidete NSU seine Rennmaschinen, die Rennmax bekam einen neu konstruierten Motor. Werner Haas gewann mit ihm alle fünf Grands Prix, an denen er teilnahm, und verteidigte so vorzeitig seinen 250er-Titel. Bei den 125ern war mit dem Österreicher Rupert Hollaus ein neuer Stern emporgestiegen, der mit der Rennfox mit vier Siegen in Folge ebenfalls vorzeitig Weltmeister wurde. Doch im Training zum Großen Preis der Nationen verunglückte Hollaus tödlich, und NSU zog sich nicht nur für dieses Wochenende, sondern schließlich ganz aus dem Rennsport zurück.

Werner Haas zog ebenfalls einen Schlussstrich. Doch am 13. November 1956 verunglückte er bei einem Probeflug mit seinem Sportflugzeug tödlich. Der erste deutsche Weltmeister nach dem Zweiten Weltkrieg wurde nur 29 Jahre alt. ■

WM-ENDSTAND 1953

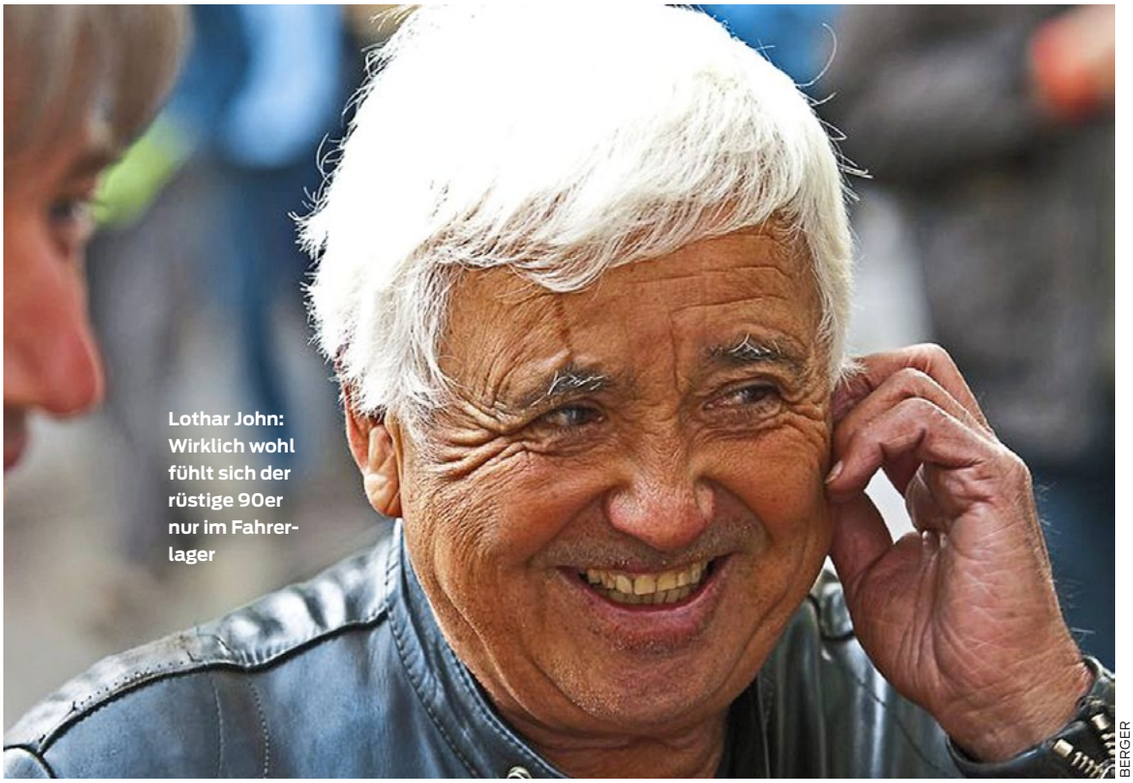
125 ccm

1.	Werner Haas (D)	NSU	30 Pkte.
2.	Cecil Sandford (GB)	MV Agusta	20
3.	Carlo Ubbiali (I)	MV Agusta	18
4.	Angelo Copeta (I)	MV Agusta	17
5.	Leslie Graham (GB)	MV Agusta	8
6.	Otto Daiker (D)	NSU	7
7.	Emilio Mendogni (I)	Morini	6
8.	Wolfgang Brand (D)	NSU	5
9.	Reg Armstrong (IRL)	NSU	4
10.	Rupert Hollaus (A)	NSU	4

250 ccm

1.	Werner Haas (D)	NSU	28 Pkte.
2.	Reg Armstrong (IRL)	NSU	23
3.	Fergus Anderson (GB)	Moto Guzzi	22
4.	Enrico Lorenzetti (I)	Moto Guzzi	22
5.	Alano Montanari (I)	Moto Guzzi	19
6.	Ken Kavanagh (AUS)	Moto Guzzi	6
7.	Siegfried Wünsche (D)	DKW	6
8.	August Hobl (D)	DKW	6
9.	Otto Daiker (D)	NSU	6
10.	Arthur Wheeler (GB)	Moto Guzzi	4

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Lothar John: Wirklich wohl fühlt sich der rüstige 90er nur im Fahrerlager

BERGER

Lothar John ist 90

Wenn einer heute noch für den Geist der Rennfahrer-Garde der Nachkriegszeit steht, ist es Lothar John. Mit Leib und Seele hat er die meiste Zeit seines Lebens im Benzindunst verbracht und ist auch heute kaum aus dem Fahrerlager wegzudenken. Am 17. September wurde er 90 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits** und **Manfred John**

Lothar John blickt auf ein ereignisreiches und erfolgreiches Rennfahrerleben zurück. „Ich hatte viel Glück bei meinen Stürzen, die ich alle ohne große Knochenbrüche überstanden habe, ganz im Gegensatz zu vielen meiner Rennfahrerkollegen“, weiß der Jubilar zu berichten. Im schlesischen Breslau – dem heutigen polnischen Wrocław – geboren, flüchtete seine Familie zum Ende des Krieges und landete in dem Weinort Schriesheim an der Bergstraße. Sein Vater, der ebenfalls wie die gesamte Familie vom Motorradbazillus befallen war und vor dem Krieg einige Motorrad-Wettbewerbe bestritt, unterstütze ihn nach seinen Möglichkeiten.

Sein erstes Rennen bestritt Lothar John als 20-Jähriger beim Odenwaldring-Rennen in Buchen. Ein zweiter Platz auf der 500er-BMW war ein erfolgversprechender Auftakt. Nach weiteren Erfolgen in der Ausweisklasse erfolgte 1959 der Aufstieg in die internationale Lizenzklasse. Weiterhin auf BMW, aber nun mit der RS54, startete er bei den deutschen Meisterschaftsläufen und internationalen Rennen. 1960 errang er beim Großen Preis von Deutschland auf dem Hockenheimring mit dem sechsten Platz in der Halbliterklasse den ersten WM-Punkt. Da die BMW in der Soloklasse bald nicht mehr konkurrenzfähig war, wurde sie an einen Gespann-Rennfahrer verkauft. Mit dem Erlös kam eine Norton Manx 500 ins Haus. Dann baute er aus einer Suzuki T20 mit viel Aufwand eine Rennmaschine mit Wasserkühlung und gewann 1968 seinen ersten deutschen Meistertitel. Als während der Saison die Ersatzteile für die Suzuki ausgingen, stellte sein Freund und Motorradhändler Kurt Meier kurzerhand seine Yamaha TD 1C für die restlichen Rennen zur Verfügung. Damit holte er gleich für zwei japanische Marken die Meisterschaft.

Auf vielen Bikes heimisch

Im Jahr darauf wurde eine neue Yamaha TD2 angeschafft. Damit verteidigte er nicht nur erfolgreich den Meistertitel, sondern holte auch in der Weltmeisterschaft beachtliche Erfolge. Platz 2 beim Großen Preis von Deutschland hinter Weltmeister Kent Anderson und weitere Punkteränge brachten in der WM-Endwertung Rang 9 ein. Parallel dazu fuhr er bei den 125ern für das Renn-Team von Neckermann eine MZ. Auch dort gelangen ihm mit Rang 4 beim GP Deutschland und Platz 5 beim GP der CSSR Top-Plätze in der Weltmeisterschaft. Mit 350er-Yamaha fuhr er in der 350er-Klasse und, auf 354 cm³ gebracht, in der 500er-Klasse. Nationale Vizemeisterschaften und Top-10-Plätze in den WM-Läufen waren die Ausbeute. Zum Schluss seiner Karriere bekam er vom damaligen Suzuki-Importeur Röth eine TR 500 zur Verfügung gestellt. Doch mehrere Motorschäden vereitelten den Erfolg. Unvergessen der Kampf um Platz 2 mit Rodney Gould beim finnischen Grand Prix in Imatra, als eine Runde vor Schluss ein kapitaler Motorschaden das Podium vereitelte.

In seiner 20-jährigen Motorsport-Karriere fuhr Lothar John zahlreiche Marken und Modelle, unter anderem auch eine 50er-Suzuki in Spa-Francorchamps und eine 125er-Suzuki beim Großen Preis der DDR, die ihm sein Freund Hans-Georg Anscheidt geliehen hatte. Leider vereitelte auch da ein Zündungsschaden auf Platz 2 hinter Phil Reads Werks-Yamaha liegend einen Podiumsplatz. Bis vor einigen Jahren war Lothar John auf den von Sammlern zur Verfügung gestellten BMW RS54 und Yamaha TD2 ein gerne gesehener Gast bei den vielen Klassik-Veranstaltungen. Im Fahrerlager war und ist er durch seine unkomplizierte und freundliche Art bei den Rennfahrerkollegen beliebt. ■

KLASSIK MOTORSPORT

Lothar John auf der BMW RS54: Bei Oldtimer-Events immer eine Augenweide

Lothar John

Geburtstag: 17. 09. 1933
Geburtsort: Breslau (PL)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1961: GP Deutschland (BMW 500), Platz 6
1969: GP Deutschland (Yamaha 250), Platz 2
1969: Deutscher Meister 250 ccm (Suzuki/Yamaha)
1970: Deutscher Meister 250 ccm (Yamaha)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

YART ist Weltmei

Mandy Kainz und das Yamaha Austria Racing Team können nach 2009 ihren zweiten WM-Titel feiern: Niccolò Canepa, Karel Hanika und Marvin Fritz sind die Endurance-Weltmeister 2023. Der Rennsieg beim Bol d'Or ging aber an SERT-Yoshimura-Suzuki.

Von: **Toni Börner**

Das war das härteste Rennen der Saison", schnaufte Marvin Fritz im Ziel des Langstrecken-WM-Finales im südfranzösischen Le Castellet. Doch Fritz ist nun zusammen mit Karel Hanika erstmals Weltmeister. Für Teamkollege Niccolò Canepa war es nach 2017 der zweite Titel, Teamchef Mandy Kainz darf sich nach 14 Jahren Warten ebenfalls über den zweiten EWC-Titel für YART freuen. „Wir wussten, was auf dem Spiel steht", so Fritz weiter. „Dass wir jetzt Weltmeister sind, damit ist ein Traum in Erfüllung gegangen."

Dabei ging es turbulent los. Rund zwei Stunden vor Rennstart am Samstagnachmittag hatte es geregnet. YART fuhr als eines der ganz wenigen Teams direkt mit Slicks los, doch auf der Strecke stand an einigen Stellen noch Wasser. Während im Verlauf der ersten fünf bis zehn Runden alle anderen Teams Zusatzstopps einlegen mussten, konnte Startfahrer Canepa draußen bleiben. Doch der ganze Vorteil, den der Italiener erarbeiten konnte, war bald wieder dahin: Fritz musste in einer Safety-Car-Phase zum Tanken kommen und dann am Ende der Boxengasse über eine Minute warten, um wieder rausgehen zu können. Das Safety Car war nach einem Highsider von Xavi Forés notwendig geworden. ERC Endurance Ducati war mit Chaz Davies mit Intermediates ins Rennen gegangen und hatte wieder Führungskilometer gesammelt. Doch der Sturz des

> „Das war das härteste Rennen der Saison. Wir wussten, was auf dem Spiel steht. Dass wir jetzt Weltmeister sind, damit ist ein Traum in Erfüllung gegangen."
> Marvin Fritz

Spaniers bedeutete das vorzeitige Aus für die Panigale-Mannschaft aus Karlsruhe: Rahmen gebrochen.

Vorn entwickelte sich ein permanenter Kampf um die Führung zwischen Yoshimura SERT (Etienne Masson, Sylvain Guintoli, Gregg Black), dem BMW-Werksteam (Markus Reiterberger, Ilya Mikhalchik, Jeremy Guarnoni) und den nun abgelösten Weltmeistern von F.C.C. TSR Honda France (Josh Hook, Alan Techer, Mike di Meglio). Doch das klar stärkste Team sollte immer wieder SERT bleiben – selbst mit zwei Stürzen, die aber beide Male glimpflich abgingen, sodass die Stints fortgesetzt werden konnten. „Unglaublich", so Black. „Wir hatten eine ziemlich schwierige Saison – dass wir jetzt das Jahr noch mit einem Sieg krönen können, ist unglaublich."

Aus für Honda

Gegen Rennhalbzeit war für F.C.C. TSR Honda France der Traum der Titelverteidigung mit einem Motorschaden geplatzt, und damit der härteste Konkurrent von YART um die Krone ausgeschieden. Doch auch die Österreicher mussten bangen: Ab rund sieben Stunden vor Schluss überhitzte die R1. Wurde zunächst nur Kühlerwasser nachgefüllt, ersetzte man schließlich die Wasserpumpe. Fortan schnurrte die Yamaha wieder, und man konnte mit einer konservativen Strategie und Rang 4 im Rennen den Titel sichern.

Die letzten zweieinhalb Stun-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BÖRNER

BÖRNER

Johann Zarco: Der MotoGP-Star gab den Start frei

BÖRNER

Wir sind die Weltmeister: YART feiern ihren zweiten Titel

BÖRNER

Yoshimura-SERT: Die Suzuki-Mannschaft war trotz zweier Stürze die absolut stärkste Kraft beim Bol d'Or 2023

den waren dramatisch. Auf einer Ölspur am Ende der Mistral-Geraden rutschten neun Teams aus, darunter die Führenden SERT und die Werks-Kawasaki, sowie die da noch Führenden der Superstock-Klasse, National Motos Honda. Alle konnten weiterfahren, doch es gab eine lange Safety-Car-Phase – in der auch noch zwei Safety Cars kaputtgingen und getauscht werden mussten. National Motos schied eine halbe Stunde vor Schluss noch mit Motorschaden aus.

SERT gewann schließlich mit sieben Runden Vorsprung auf Honda Viltais Racing mit Florian Alt, Steven Odendaal und Leandro Mercado. Nach dem Sieg im Vorjahr – damals noch auf Yamaha – unterstrich die Mannschaft rund um Yannic Lucot, dass Le Castellet ein starkes Pflaster für sie ist. „Unglaublich", freute sich Alt. „In den letzten drei Jahren haben wir hier auf dem Podest gestanden – 2021 als Dritter, letztes Jahr gewonnen und nun Zweiter. Außerdem konnten wir damit die Independent-Wertung gewinnen und Honda helfen, die Hersteller-WM zu entscheiden."

Sieger disqualifiziert

Hinterher folgte ein Drama am grünen Tisch: Die Chromeburner-RAC 41-Honda Mannschaft mit Chris Leesch, Jonathan Hardt und Wayne Tessels gewann zunächst das Rennen und damit den Superstock-World-Cup, wurde aber disqualifiziert. Das Tank-Volumen war zu groß. Damit wurde Louit April Moto mit Christian Gamarino, Simone Saltarelli und Kevin Calia zum Sieger erklärt, Team 18 Sapeurs Pompiers rutschte auf den zweiten Klassen-Rang – und Philipp Steinmayr durfte sich über ein weiteres Podest freuen. Pitlane Endurance mit Luca Grünwald rückten auf Rang 3 vor.

In die Top 10 schaffte es auch das Team LRP Poland, für welches unter anderem Dominik Vincon und Julian Puffe am Start waren. Der Gesamtplatz 10 bedeutete für die Truppe Rang 7 in der EWC-Wertung. „Wahnsinn, damit hätten wir nach den vielen Problemen in der Vorbereitung nicht mehr gerechnet", so Vincon. Viel Arbeit hatte auch das Team um den Schweizer Kevin Bolliger. Seine Mannen Nico Thöni, Marcel Brenner und Diego Romero suchten lange einen Elektrik-Defekt. Am Ende donnerte man noch auf Gesamtrang 15 des Rennens und damit auf Platz 8 in der EWC-Wertung. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM (PROVISORISCH)

Le Castellet (F) 16./17. September 2023, 4. WM-Lauf; 4067,541 km, 717 Rdn. à 5,673 km; 47 Teams gestartet, 32 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Yoshimura SERT Motul (Guintoli/Black/Masson)	Suzuki	24:01.35,103 h
2.	Honda Viltais Racing (Alt/Marino/Mercado)	Honda	+ 7 Rdn.
3.	BMW Motorrad World Endurance Team (Mikhalchik/Reiterberger/Guarnoni)	BMW	+ 8 Rdn.
4.	YART Yamaha Official EWC Team (Fritz/Hanika/Canepa)	Yamaha	+ 12 Rdn.
5.	Kawasaki Webike Trickstar (De Puniet/Watanabe/Leblanc)	Kawasaki	+ 16 Rdn.
8.	Team 18 Sapeurs Pompiers CMS (Steinmayr/Maurin/De la Vega)	Yamaha	+ 24 Rdn.
10.	Pitlane Endurance JP3 (Grünwald/Pellizotti/De Vleeschauwer)	Yamaha	+ 26 Rdn.
11.	Team LRP Poland (Vincon/Puffe/Szkopek)	BMW	+ 26 Rdn.
15.	Team Bolliger Switzerland (Thöni/Brenner/Romero Barbosa)	Kawasaki	+ 30 Rdn.
25.	Motobox Kremer Racing (Napoli/Dehaye/Rubin)	Yamaha	+ 38 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1.	YART - Yamaha	181 Punkte
2.	Yoshimura SERT Motul	161
3.	BMW Motorrad World EWC	160
4.	F.C.C. TSR Honda France	149
5.	Honda Viltais Racing	128

WM-STAND HERSTELLER

1.	Honda	217,5 Punkte
2.	Yamaha	174,5
3.	BMW	153,5
4.	Suzuki	133
5.	Kawasaki	131

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Fassungslos: Jorge Prados erster Weltmeistertitel für GasGas

Ein Kindheitstraum

Zwei neue Weltmeister feierten ihre Titel vor Tausenden Fans auf der magischen Berg- und Talbahn in Maggiora. Jorge Prado (GasGas) und Andrea Adamo (KTM) sind die neuen Champions der beiden Topklassen MXGP und MX2.

Von: **Frank Quatember**

Vor 57 Jahren gewann der dreimalige Weltmeister Paul Friedrichs (D) auf CZ den ersten WM-Lauf in Maggiora, und jetzt krönte sich an gleicher Stelle der 22-jährige Spanier Jorge Prado Garcia vorfristig zum Weltmeister in der MXGP-Klasse. „Das war mein Traum schon als Kind“, jubelte der in Tränen aufgelöste Galizier. „Wir haben den Titel, jaaaa! Ich habe so großartige Menschen hinter mir, das war einfach ein Wahnsinnsjahr! Es gab viele, die nicht an mich geglaubt haben, aber ich wusste immer, dass ich es schaffen kann. Und hier bin ich!“ Auf dem Kurs in Maggiora wurde wie so oft auch diesmal Geschichte geschrieben. Der Samstag fiel zwar ins Wasser, weil Starkregen den Boden extrem schwer befahrbar machte. Immerhin sorgte das für die erste Pole des Lokalhelden Alberto Forato, und das lockte auch die italienische Sonne wieder hervor.

Startsieg? Natürlich Prado

Am Gatter zu Lauf 1 setzte sich Prado aggressiv auf den ersten Metern durch und fuhr zum Startsieg. Dahinter spürte Jeremy Seewer den heißen Atem von Febvre, hielt den Franzosen aber auf Distanz. Das Drama begann mit einem Fehler von Febvre, der von seiner Kawasaki abgeworfen wurde. Wenig später gab das bockige Bike den Dienst ganz auf, und Febvre schied stinksauer aus. Prado musste zwar bis zum letzten Meter gegen Seewer kämpfen, aber der Spanier holte seinen 14. und wichtigsten Laufsieg: Der erste WM-Titel für GasGas und

> „Das war mein Traum schon als Kind. Wir haben den Titel, jaaaa!“
>
> Weltmeister Jorge Prado

der erste MXGP-Titel für Jorge Prado war geschafft! In Lauf 2 fuhr der neue Champ wieder zum Holeshot, dahinter ging Febvre „all in“, während Tim Gajser (Honda) im Windschatten lauerte. Das Duell auf Messers Schneide dauerte volle acht Runden, dann schaffte der Franzose die Wende, und auch Gajser nutzte die kurze Verwirrung bei Prado. Nun griff Gajser Febvre an, es gab keine Sekunde zum Atemholen für den Vizeweltmeister.

GP-Sieg an Jeremy Seewer

Am Ende stand ein hart erkämpfter Sieg für Romain Febvre zu Buche und etwas Genugtuung für das Pech im ersten Lauf. Nach Sturz von Prado ging der Tagessieg überraschend an Jeremy Seewer (Yamaha), der das erst nach dem Rennen realisierte: „Was für eine Überraschung, heute hatte ich das Glück auf meiner Seite. Ich bin beinahe schockiert!“

In der MX2-Klasse legte Simon Längenfelder nach seinem Qualifying-Sieg im Schlamm sofort am Sonntag nach. Der Franke fuhr in Lauf 1 zu seinem neunten Holeshot, und niemand im Feld bekam den Deutschen noch einmal so nahe zu sehen wie in Runde 1. Längenfelder legte ein Höllentempo vor, nahm in Runde 1 dem Zweiten Jago Geerts bereits 3,5 Sekunden ab. Dahinter ging es um den WM-Titel. Andrea Adamo lag sicher auf Rang 3, als er urplötzlich nach einem Wackler heftig mit dem Kopf auf den Lenker der Werks-KTM aufschlug. Aua! Sofort machte Herausforderer Liam Everts Jagd auf den Italiener, doch der biss sich mit dem Herz eines Champion bis zum Zielsprung durch. Vor Lauf 2 herrschte beste Stimmung bei den Fans, die sich den Titel für ihren Lokalhelden erhofften. Mit

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ARCHER

Der zweite Weltmeister: Andrea Adamo (KTM) ist neuer MX2-Champion

Holeshot Nummer 10 für Simon Längenfelder begann die Hatz.

Yamaha-Star Jago Geerts schob sich blitzschnell auf Rang 2 und kassierte den Deutschen wie im Rausch. Der blieb aber in Schlagdistanz, und beide fuhren unglaubliche Rundenzeiten!

Duell Adamo vs. Everts

Doch die Fans hatten nur Augen für ihren Champion. Das große WM-Duell Adamo gegen Everts wurde am Ende durch einen heftigen Sturz des Belgiers entschieden. Mit zweimal Rang 3 eroberte der 20-jährige Adamo seinen ersten WM-Titel, und die Fans verwandelten die Strecke nun endgültig in ein Tollhaus.

Der Tagessieg ging an Jago Geerts, punktgleich mit Längenfelder. Das verspricht Hochspannung für das WM-Finale in Matterley Basin (GB) kommendes Wochenende, denn den WM-Zweitplatzierten Geerts trennen nur vier Punkte vom Vierten Simon Längenfelder!

Als Fazit nach einem historischen Wochenende bleibt: Die Finalrunden der WM müssen in Europa bleiben – nur das Beste für die Besten! ■

NACHRICHTEN

DREI SUPERCROSS-TERMINE GESTRICHEN

In der kriselnden Supercross-WM wurden die drei Rennen in Singapur, Düsseldorf und Kanada gestrichen. Es verbleiben Abu Dhabi (04.11.) und Melbourne (24./25.11.)

NEUER FLATTRACK-SIEGER

Serien-Rookie und Local Hero Elia Bartolini gewann den dritten Lauf der Flattrack-WM auf der TT-Strecke in Boves-Cuneo (I) vor dem Argentinier Matias Lorenzato und dem Australier Jarred Brook. Der Tscheche Ervin Krajcovic, obwohl nur Sechster, konnte seine WM-Führung weiter ausbauen.

ZWEI DEUTSCHE TITEL

Gleich zwei Titel konnte Deutschland beim Finale der Enduro-EM im polnischen Kielce mit nach Hause nehmen: Schon am ersten Tag konnte ein gesundheitlich angeschlagener Andi Beier (Beta) mit einem Tagessieg den Titel in der E1-Klasse vorzeitig sicherstellen. Bei den Damen blieb Tanja Schlosser am ersten Tag vor ihrer Konkurrentin Vilde Holt (N), und auch am zweiten Tag gelang das der deutschen Beta-Pilotin trotz zweier Stürze.

KEVIN WÖLBERT DEUTSCHER MEISTER

In Güstrow sicherte sich Kevin Wölbert mit Punktemaximum seinen vierten Speedway-DM-Titel. Platz 2 ging an Valentin Grobauer (12 Punkte), nach Stechen gegen Sandro Wassermann wurde Marius Hillebrand Dritter. Titelverteidiger Norick Blödorn konnte wegen einer Verletzung am Vortag nicht starten.

MANFRED POSCHENRIEDER VERSTORBEN

Am 11. September verstarb Manfred Poschenrieder im Alter von 85 Jahren. Der Allgäuer war einer der weltbesten Bahnrennfahrer der 1960er- und 1970er-Jahre. Er gewann u. a. drei Sandbahn-Europameisterschaften und wurde zweimal Vizeweltmeister. Ein Nachruf folgt.

MOTOCROSS-GP ITALIEN/MXGP

Maggiora (I): 17. September, 18. WM-Lauf,
Wetter: leicht bewölkt, 24 Grad. **1. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	35.26,988 min = 52,706 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 1,309 s
3.	Alberto Forato (I)	KTM	18	+ 2,884 s
4.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	18	+ 26,251 s
5.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 36,013s
6.	Pauls Jonass (LV)	Honda	18	+ 37,716 s
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 39,330 s
10.	Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 57,489 s
16.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.11,737 min
20.	Maximilian Spies (D)	KTM	18	+ 1.40,902 min

Maggiora (I): 17. September, 18. WM-Lauf,
Wetter: leicht bewölkt, 24 Grad. **2. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	34.48,254 min = 53,683 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 1,628 s
3.	Ruben Fernandez (NL)	Honda	18	+ 6,011 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 7,604 s
5.	Alberto Forato (I)	KTM	18	+ 9,310 s
6.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	+ 29,315 s
7.	Pauls Jonass (LV)	Honda	18	+ 33,442 s
8.	Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 34,900 s
14.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 53,610 s
19.	Maximilian Spies (D)	KTM	18	+ 1.31,962 min

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	890 Punkte
2.	Romain Febvre	807
3.	Jeremy Seewer	719
4.	Glenn Coldenhoff	655
5.	Ruben Fernandez	612
6.	Calvin Vlaanderen	565
7.	Alberto Forato	490
9.	Valentin Guillod	334
19.	Tom Koch	162
21.	Maximilian Spies	118

1.	GasGas	902 Punkte
2.	Yamaha	894
3.	Kawasaki	823

MOTOCROSS-GP ITALIEN/MX2

Maggiora (I): 17. September, 18. WM-Lauf,
Wetter: leicht bewölkt, 24 Grad. **1. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 17 Runden à 1,730 km (= 29,410 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	34.26,934 min = 51,224 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 6,611 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 12,500 s
4.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 14,193 s
5.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	17	+ 14,994 s
6.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 15,897 s
7.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 19,805 s
8.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	17	+ 24,197 s
9.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	+ 25,117 s
10.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 25,709 s

Maggiora (I): 17. September, 18. WM-Lauf,
Wetter: leicht bewölkt, 24 Grad. **2. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	34.50,402 min = 53,628 km/h
2.	Simon Längenfelder(D)	GasGas	18	+ 2,578 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	18	+ 35,057 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 36,125 s
5.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 36,580 s
6.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 50,681 s
7.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	18	+ 56,675 s
8.	David Braceras (E)	Kawasaki	18	+ 58,744 s
9.	Camden Mc Lellan (ZA)	Honda	18	+ 1.06,447 min
10.	Valerio Lata (I)	KTM	18	+ 1.08,017 min

WM-STAND MX2

1.	Andrea Adamo	779 Punkte
2.	Jago Geerts	706
3.	Liam Everts	702
4.	Simon Längenfelder	702
5.	Lucas Coenen	558
6.	Kevin Horgmo	541
7.	Kay de Wolf	531
8.	Roan van de Moosdijk	523
21.	Marcel Stauffer (A)	52
24.	Mike Gwerder (CH)	45

1.	Yamaha	922 Punkte
2.	KTM	882
3.	Husqvarna	837

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der GP-Sieger und der Weltmeister: #333 Kenneth Kruse Hansen, #84 Martin Smolinski

GOFFELMEYER

Titel Nummer 2

Der Showdown der Langbahn-WM in Mühldorf wurde zu dem erwarteten Thriller. Als Chris Harris im Last Chance Heat den Einzug ins Finale um nur einen Platz verpasste, stand der 38-jährige Martin Smolinski vor dem letzten Lauf des Jahres nach 2018 zum zweiten Mal als Langbahn-Weltmeister fest. GP-Sieger wurde der Däne Kenneth Kruse Hansen.

Von: **Alfred Domes und Thomas Schiffner**

Es war ein würdiges Finale, das in Mühldorf über die Bühne ging. Und noch dazu gab es einen deutschen Weltmeister zu bejubeln. Zum hundertjährigen Bestehen des MSC Mühldorf war dieses Ereignis das Sahnehäubchen.

Martin-Smolinski-Shirts auf der Tribüne, auf den Stehplätzen, im Fahrerlager – das Publikum stand voll im Lager des bayerischen Titelaspiranten. Und man konnte direkt spüren, wie es dem Rennen entgegenfieberte. Im Team herrschte Angespanntheit, aber keine Hektik. Trotz Zeitdruck steht Smoli für ganz kurze Fragen zur Verfügung und erzählt, dass er in der Nacht zuvor entspannt geschlafen habe. Das Nervenkostüm scheint das eines Weltmeisters zu sein.

Das Ausgangsszenario für ein Finale konnte nicht spannender sein: Mit einem Punkt Rückstand auf den Briten Chris Harris waren alle Chancen gegeben.

Harris verpasst Finale

Bei herrlichem Sonnenschein marschierte die sieben Nationen umfassende Creme de la Creme des Sandbahnsports ein. Nach einer kurzen Ansprache, in der auch des verstorbenen Manfred Poschenrieder gedacht wurde, ging es auf die Reise.

Bereits zu Beginn schien sich das Geschick in Richtung Smolinski zu neigen. Während er im ersten Antreten einen zweiten Platz herausfuhr, blieb Konkurrent Harris punktelos. Dann trat wieder Gleichgewicht ein. Beide kreuzten als Sieger die Ziellinie. Doch im achten Lauf fiel den britischen Fans vermutlich das Herz in die Hose. Der „Bomber“ fiel einem Defekt zum Opfer. Aber auch ein angeschlagener Harris bleibt ein gefährlicher Widersacher. Entgegen den Erwartungen wurde er im Last-Chance-Lauf nur Dritter und war somit aus dem Rennen. Smolinski hingegen hievte sich als Punktedritter nach den fünf Durchgängen direkt in den Endlauf und musste dort nicht mehr auf Teufel komm raus fahren.

Der Däne Kenneth Kruse Hansen behielt im Finale die Oberhand und gewann zum zweiten Mal in dieser Saison einen WM-Lauf. Smolinski ging dagegen hinsichtlich GP-Siegen leer aus – eine Kuriosität, die zuletzt im Jahr 2000 im Speedway-GP Mark Loram gelang. Der Olchinger schmückte sich dafür zum zweiten Mal mit einem WM-Titel und kam in der diesjährigen WM als Einziger zu fünf Podestplätzen.

Erstes Statement des Weltmeisters nach dem Zieleinlauf: „Wir haben es geschafft, ich habe ein tolles Team hinter mir. Wir waren lange in der Garage, haben hart gearbeitet, von nichts kommt nichts!“

LANGBAHN-WM

Mühldorf (D), 17. September

1.	Kenneth Kruse Hansen (DK)	14+4 Pkte
2.	Martin Smolinski (D)	18+3
3.	Romano Hummel (NL)	14+2
4.	Zach Wajtknecht (GB)	18+1
5.	Josef Franc (CZ)	13+0
6.	Chris Harris (GB)	10
7.	Hynek Stichauer (CZ)	12
8.	Tero Aarnio (FIN)	12
9.	Jörg Tebbe (D)	7
13.	Stephan Katt (D)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 6 Läufen

1.	Martin Smolinski	106 Punkte
2.	Chris Harris	99
3.	Kenneth Kruse Hansen	77
4.	Zach Wajtknecht	77
5.	Romano Hummel	73
6.	Josef Franc	64
7.	Jacob Bukhave	54
8.	Lukas Fienhage (D)	47
12.	Stephan Katt	29
16.	Erik Riss (D)	15

GOFFELMEYER

Harris, Smolinski, Hansen (v. l.)

Stephan Katt, der dritte Deutsche im Feld, war, wie er sagte, mit dem Tag nicht zufrieden. Ein Maschinenwechsel nach drei Läufen brachte auch keinen Umschwung, im Gegenteil. Ein Plattfuß und Speichenbruch gesellten sich dazu. Da war mehr als der neunte Rang nicht drin.

Kruse Hansen WM-Dritter

Mit schnellen Starts wusste Zach Wajtknecht zu begeistern und landete in der Tageswertung hinter dem Drittplatzierten Romano Hummel. Er büßte allerdings seinen bisherigen dritten WM- Rang ein. Diesen übernahm der Däne Hansen mit seinem Tagessieg. Bester Tscheche blieb Josef Franc auf Rang 5, Landsmann Hynek Stichauer wurde Siebter.

Für den GP 2024 qualifiziert sind damit Smolinski, Harris, Kruse Hansen, Wajtknecht, Hummel und Franc. Vom WM-Challenge kommen Dave Meijerink, Andrew Appleton, Jordan Dubernard, Michael Härtel und Tero Aarnio dazu. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supermoto-WM Alcarras

Höllbacher greift an

Lukas Höllbacher (KTM) steigert sich von Rennen zu Rennen. In Alcarras war der Österreicher unantastbar. Vor dem WM-Showdown in Mettet sind Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt nur noch drei winzige Punkte Vorsprung übrig geblieben.

Von: **Thomas Schiffner**

Vom ehemaligen Zweikampf um die WM-Krone zwischen Thomas Chareyre und Marc-Reiner Schmidt über einen Dreikampf ist die WM der Drifter mittlerweile zu einem Zweikampf der beiden Deutschsprachigen geworden: Derzeit sind aus der TM-Armada nur Schmidt und als KTM-Einzelkämpfer Lukas Höllbacher in der Lage, Rennen zu gewinnen.

Im katalonischen Alcarras begann „Luki“ Höllbacher am Samstag mit der Pole-Position und setzte diese in Rennen 1 in einen Sieg um, während hinter ihm Schmidt das Duell um Platz 2 gegen den Franzosen Chareyre gewann.

Auch im „Fast Race“ am Sonntag hatte der Ranshofener die mit Abstand beste Pace und gewann erneut, während TM-Werkspilot MRS in den ersten Runden mit Höllbacher mithalten konnte, dann sicher Zweiter vor dem heranrückenden Werkskollegen Chareyre wurde. Das Superfinale mit erhöhter Punktevergabe war Höllbachers dritter Akt eines perfekten Wochenendes. Der heranrückende Schmidt hatte zur Rennmitte ein technisches Problem und fiel deshalb auf P9 zurück. In der vorletzten Runde passierte Chareyre Höllbacher, doch der schlug im Offroad umgehend zurück.

Beim WM-Finale am 8. Oktober in Mettet werden noch einmal 81 Punkte vergeben – Höllbacher fehlen auf Schmidt aber nur noch deren drei! ■

XIEM

Lukas Höllbacher: Der Mann der Stunde mit WM-Titelchancen

SUPERMOTO-WM

Alcarras (E), 16./17. September

1.	Lukas Höllbacher (A), KTM	1-1-1
2.	Thomas Chareyre (F), TM	3-3-2
3.	Marc-Reiner Schmidt (D), TM	2-2-9
4.	Steve Bonnal (F), TM	4-4-4
5.	Julen Avila Cortes (E), Honda	9-5-3
6.	A. Buschberger (A), Husqvarna	5-8-5
7.	Elia Sammartin (I), TM	6-6-6
8.	Germain Vincenot (F), Honda	7-7-7
9.	Alexis Hoareau (F), TM	8-9-10
10.	Milan Sitniansky (CZ), Honda	10-10-8

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 6 Rennen

1.	Marc-Reiner Schmidt	348 Punkte
2.	Lukas Höllbacher	345
3.	Thomas Chareyre	306
4.	Elia Sammartin	240
5.	Steve Bonnal	230
6.	Andreas Buschberger	200
7.	Milan Sitniansky	186
8.	Tim Szalai (F)	154
11.	Mitja Krasniqi (CH)	93
14.	Markus Class (D)	75

Speedway-GP Vojens

Titelentscheidung am grünen Tisch?

Bartosz Zmarzlik wurde wegen Verletzung von Regularien vom dänischen GP ausgeschlossen. Freddie Lindgren nutzte die Chance und verringerte den Vorsprung des Polen auf sechs Punkte.

Von: **Andreas Fahldiek**

Dieses Wochenende war an Dramatik nicht zu überbieten. Bereits am Freitag, beim finalen Lauf zur U21-WM, konnte nach seinem Startband-Reißen im Halbfinale Mateusz Cierniak nicht mehr aus eigener Kraft Weltmeister werden. Nur durch Patzer seiner größten Rivalen, Keynan Rew und Bartlomiej Kowalski, verteidigte Cierniak doch noch seinen Titel.

Der Samstag begann mit einem Paukenschlag! Die FIM-Jury disqualifizierte den WM-Führenden, Bartosz Zmarzlik, von der Veranstaltung und belegte ihn mit einer Strafe von 600 Euro. Der Superstar hatte während des Qualifyings und der Startnummernwahl einen Rennanzug getragen, der nicht dem Reglement entsprach. Bartek fuhr seine Kevlar mit großem Logo seines Hauptsponsors Orlen auf der Brust. Vorgeschrieben waren Kevlars mit den FIM-/SGP-Symbolen, der Landesflagge und dem Logo des Sponsors Infinite Reality. Das Strafmaß ist diskussionswürdig.

SPEEDWAY-WM

Vojens (DK), 16. September

1.	Leon Madsen (DK)	10 Punkte
2.	Fredrik Lindgren (S)	11
3.	Jack Holder (AUS)	12
4.	Robert Lambert (GB)	13
5.	Dan Bewley (GB)	11
6.	Mikkel Michelsen (DK)	10
7.	Mads Hansen (DK)	10
8.	Max Fricke (AUS)	7
9.	Martin Vaculik (SK)	6
12.	Kai Huckenbeck (D)	5

Zmarzlik wurde vom dänischen Reservisten Mads Hansen ersetzt, der das Rennen seines Lebens fuhr. Leon Madsen hievte sich aus seinem Cardiff-Tief und bescherte 14 000 Fans den ersten dänischen GP-Sieg seit 2015: „Die Linien änderten sich die ganze Zeit. Es war in vielerlei Hinsicht ein schwieriger Abend“, so Lindgren nach Platz 2.

Jack Holder kämpft nun mit dem punktgleichen Martin Vaculik um eine Medaille. Der begehrte sechste Rang ist mit Daniel Bewley, Robert Lambert und Leon Madsen hart umkämpft. Jason Doyle stürzte in Lauf 5, als er in Lindgrens Hinterrad fuhr. Danach musste er hospitalisiert werden. Kai Huckenbeck startete für den verletzten Maciej Janowski und fuhr sich mit fünf Punkten auf Platz 12. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 9 von 10 Läufen

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	138 Punkte
2.	Fredrik Lindgren	132
3.	Martin Vaculik	113
4.	Jack Holder	113
5.	Dan Bewley	98
6.	Robert Lambert	97
7.	Leon Madsen	95
8.	Jason Doyle (AUS)	88
9.	Max Fricke	74
20.	Kai Huckenbeck	6

FIM7VELDHUIZEN

Finale: Madsen vor Lindgren, Holder

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

Virage Coupé, 1992, 65.500 km, 5-Gang ZF, 2. Hd., 330 PS, nachtblau/magnolia, Classic-Data: 2+, TÜV + H-Kennz. neu, 69.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460 www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60809

BMW

1980 BMW M1, deutsches Fahrzeug, erst 31.111 km! Aus Sammlung, Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Corvette

C8 Cabrio, ferrarirot & innen alles beige! LT3 Vollausst. & Lift, inkl. Original Racing Cover, letzte EU Serie, neu, o. Zul.., rote Gurte, 3 J. Garantie, NEU, sofort, nur 125.900,- €. Tel. 0152/29362733

Jetzt online abonnieren!

MOTOR SPORT aktuell

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Ferrari

2008 Ferrari F430, seltener Handschalter, erst 39.424 km, Carbon Diffusor. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/2533-5000, www.cargold-collection.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Ford

Sierra Cosworth Flügel, EZ 09/86, schw., 118000 km, Erstbesitz, Revision Motor bei 100000 km, TÜV neu, sehr guter Zustand, Inspektion neu, 69.900,– €. 0175/4935719

Jaguar

2000 Jaguar XKR Cabriolet, 1. Hand, erst 23.503 km! Wiesmann Hardtop! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Lamborghini

Aventador S, EZ 19, 25000 km, 545 kW (741 PS), top Zust. u. Ausst., dt. Fzg., 369.900,- € (MwSt. awb.) F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60865

Land Rover

Ineos Grenadier Trialmaster Edition, Neufahrz., Queens Red, BMW 3.0 L 6-Zyl.-Diesel, 8-Gang-Automatik, AHK, VB 83.000,- € (MwSt. ausw.). 08121/98660712

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60856

McLaren

1993/97 McLaren F1 für Sammlung ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

Mercedes

www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60783

Ankauf von Mercedes SLS AMG Coupé. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

2022 Mercedes AMG SL 63 4matic, erst 281 km! Mwst. auswb., Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

BRABUS auf Basis Mercedes-Benz EQS 580, 0 km, Electric, 358 kW / 523 PS, Stromverbrauch21,3-17,7 (kWh/100 km), CO2 Em. 0 g/km 199.801,- € (MwSt. awb.). BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041 - 777 0, www.brabus.com H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

1989 Porsche 911 G Speedster, Erstlack, erst 50.066 km, penibel gepflegt! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

911 3.2 Carrera, 1984, 146.000 km, 231 PS, SD, Scheckheft, unfallfrei, toporiginal, H-Kennz., gr. KD neu, 75.500,- €. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60812

MOTORLEGENDEN

911 3.2 Carrera Speedster schmal, 1/161 Stück, 2. Hd. seit 1996, 40976 km, 100% Erstlack, Porsche scheckheftgepflegt, 289.900,- € §25a UStG. Fa. Motorlegenden Michael Schnabl, Tel. +49(0)8806/9599838, Dießener Str. 29, 86919 Utting www.motorlegenden.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60776

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

PILBEAM MP91 LeMans 2003, LMP2, ALMS, Daytona Sebring etc. 3,4l JPX Motor, perfekt für hist. Motorsport, Le-Mans Classic, Gruppe C Classics, Masters etc. P.a.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer & Co, Maximilianstr. 17, 89340 Leipheim, Tel. +49(0)171/8742615, info@classic-and-racecars.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60784

Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most am 22. Oktober 2023 www.amc-burgau.de

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 41/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,90
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 6,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

WILHELM

Böser Unfall: Lance Stroll schlägt in der Quali mit 220 km/h ein. 29 g malträtieren den Körper. Er verpasst das Rennen

Vettel-Rückkehr?

Vettel auf der Nordschleife
MSa 40/2022

Vettel zurück in die Formel 1? Im Mittelfeld herumdümpeln, das kommt für ihn nicht infrage. Lasst uns mal spekulieren: Da hätten wir Ferrari, wo er nach dem Weggang von Binotto den etwas glücklosen Leclerc ersetzen könnte … DAS wäre eine Genugtuung!

Oder zu Aston Martin, wo Lance Stroll immer mehr Federn lässt und durch Alonso dermaßen demoralisiert wurde, dass Papa Lawrence ihn nicht mehr lange halten kann. Oder doch zurück zu „seinem" Siegerteam Red Bull?

Anstelle von Checco wäre das schon eine Sensation. Ob Vettel sich das aber neben Verstappen antun möchte? Aber es gibt ja auch noch zwei deutsche Teams: Audi und Mercedes. Wobei nur eines dieser Teams auf Anhieb halbwegs konkurrenzfähig wäre. Michael hatte sich mit seiner Rückkehr damals ja auch Mercedes zugewandt – und der war ja bekanntlich immer das große Vorbild für Sebastian …

Rudolf Kowalski,
per Email

Mehr Supercup und Carrera Cup!

Porsche Carrera Cup und Supercup
MSa 39/2022

Nach dem Lesen der aktuellen MSa muss ich mal wieder die Frage stellen, warum eigentlich der Porsche Carrera Cup sowie der Supercup so sträflich vernachlässigt werden?

Es sind meist über 30 Rennwagen am Start, und die Rennen sind spannende und abwechslungsreiche, aber sie finden bei MSa keine Beachtung.

Nur ab und zu gibt es mal eine Zusammenfassung von mehreren Läufen! Auch das Fahrerpotenzial in diesen Rennen ist nicht ganz sicher schlecht, ebenso wie der bisherige Titelkampf im Carrera Cup und im Supercup …

Andererseits wird aber über TCR Australien berichtet … Ich will einfach nur verstehen, warum über die Porsche-Markenpokale nichts Aktuelles in MSa zu finden ist?

Thomas Tenberg,
D-99867 Gotha

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
9. Oktober: Freies Fahren Nordschleife (Pkw)
23. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 22. September		
04.15	Formel 1 Suzuka, 1. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
07.45	Formel 1 Suzuka, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
Samstag, 23. September		
04.15	Formel 1 Suzuka, 3. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
07.30	Formel 1 Suzuka, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
07.40	MotoGP Delhi, Qualifying **LIVE**	Servus TV
07.55	Formel 1 Suzuka, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
09.40	Moto3-WM Delhi, Qualifying **LIVE**	Servus TV
10.45	Moto2-WM Delhi, Qualifying **LIVE**	Servus TV
11.30	MotoGP Delhi, Sprint **LIVE** (Start: 12.00)	Servus TV
11.50	MotoGP Delhi, Sprint **LIVE** (Start: 12.00)	SRF 2
12.55	DTM Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	ProSieben
13.10	Superbike-WM Aragón, Superpole (Aufz.)	Servus TV
13.30	Superbike-WM Aragón, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	Superbike-WM Aragón, 1. Rennen **LIVE**	Servus/TV
15.00	Supersport-WM Aragón, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	GT Masters Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
Sonntag, 24. September		
06.00	F1 Suzuka, Rennen **LIVE** (Start: 07.00)	Sky Sport F1*
06.25	F1 Suzuka, Rennen **LIVE** (Start: 07.00)	ORF 1
06.45	F1 Suzuka, Rennen **LIVE** (Start: 07.00)	SRF 2
08.20	Motorrad-WM Delhi, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
09.00	Moto3-WM Delhi, Rennen **LIVE**	Servus TV
10.15	Moto2-WM Delhi, Rennen **LIVE**	Servus TV
11.50	MotoGP Delhi, Rennen **LIVE**	SRF 2
12.00	MotoGP Delhi, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.20	Supersport-WM Aragón, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
12.55	DTM Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	ProSieben
ab 13.15	SBK-WM Aragón, SP Race & R2 **LIVE**	Servus TV D**
13.50	Superbike-WM Aragón, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	MXGP-WM Matterley Basin, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	GT Masters Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
16.00	MX2-WM Matterley Basin, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
16.40	Formel 1 Suzuka, Rennen (Zus.)	Servus TV A**
17.00	MX2-WM Matterley Basin, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
18.00	MXGP-WM Matterley Basin, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
21.00	NASCAR Cup Series, Fort Worth **LIVE**	Motorvision TV*
22.00	Formel 1 Suzuka, Rennen (Zus.)	Sport 1

Livestream/Internet

Freitag, 22. September		
11.15	DTM Spielberg, 1. Freies Training **LIVE**	www.ran.de
16.10	DTM Spielberg, 2. Freies Training **LIVE**	www.ran.de
Samstag, 23. September		
ab 08.15	NLS 8. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	www.vln.de
09.25	DTM Spielberg, 1. Qualifying **LIVE**	www.ran.de
10.20	BMW M2 Cup Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
11.15	Carrera Cup Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 14.25	IDM Hockenheim, der Samstag **LIVE**	www.idm.de
15.00	GT Open Monza, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
18.15	TCR Europe Monza, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 24. September		
09.25	DTM Spielberg, 2. Qualifying **LIVE**	www.ran.de
10.15	BMW M2 Cup Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 11.15	IDM Hockenheim, der Sonntag **LIVE**	www.idm.de
11.20	Carrera Cup Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
11.25	ELMS Spa, Rennen (4h) **LIVE**	YouTube
13.20	GT Open Monza, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
16.15	TCR Europe Monza, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **A = Österreich, D = nur Deutschland

Vorschau

WILHELM

F1 in Japan: War Red Bulls Singapur-Pleite eine Eintagsfliege oder Trendwende?

ADAC

Die DTM bestreitet in Spielberg ihr vorletztes Rennwochenende der Saison

MOTORSPORT IMAGES

MotoGP-Premiere: Erste Ausfahrt für Marc Márquez und Co. in Indien

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
23.09.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 8. Lauf	D
23./24.09.	DTM & GT Masters, Spielberg (+ PCC/M2)	A
23./24.09.	Truck-EM, Le Mans	F
23./24.09.	NASCAR Xfinity/Cup, Fort Worth/Texas	USA
23./24.09.	GT Open/TCR Europe, Monza	I
23./24.09.	NASCAR Euro Series, Oschersleben	D
24.09.	Formel 1, Suzuka	J
24.09.	European Le Mans Series, Spa	B
Motorrad		
22.09.	Speedway-EM-Finale, Pardubice	CZ
23.09.	Flattrack-WM, Pardubice	CZ
23./24.09.	Superbike/Supersport-WM, Aragón	E
23./24.09.	Motocross-WM, Matterley Basin	GB
23./24.09.	Int. Dt. Motorrad-Meisterschaft (IDM), Hockenheim	D
23./24.09.	Sandbahnrennen, Augsburg	D
24.09.	Motorrad-WM, Greater Noida (Delhi)	IND
24.09.	Longtrack of Nations, Roden	NL

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GRÜSSE AUS
HOCKENHEIM

SPORT AUTO LESER SIND ANDERS: sie sehen und lesen die Welt mit anderen Augen. Sie lieben alles, was schnell ist und wummm hat. Und sie trauen nur den härtesten Tests auf den härtesten Rennstrecken. Für diese Menschen machen wir dieses Magazin: **SPORT AUTO** – Monat für Monat am Limit und am Kiosk.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.